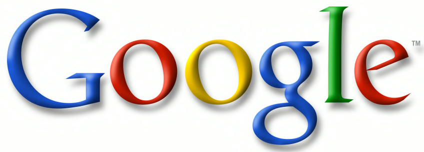
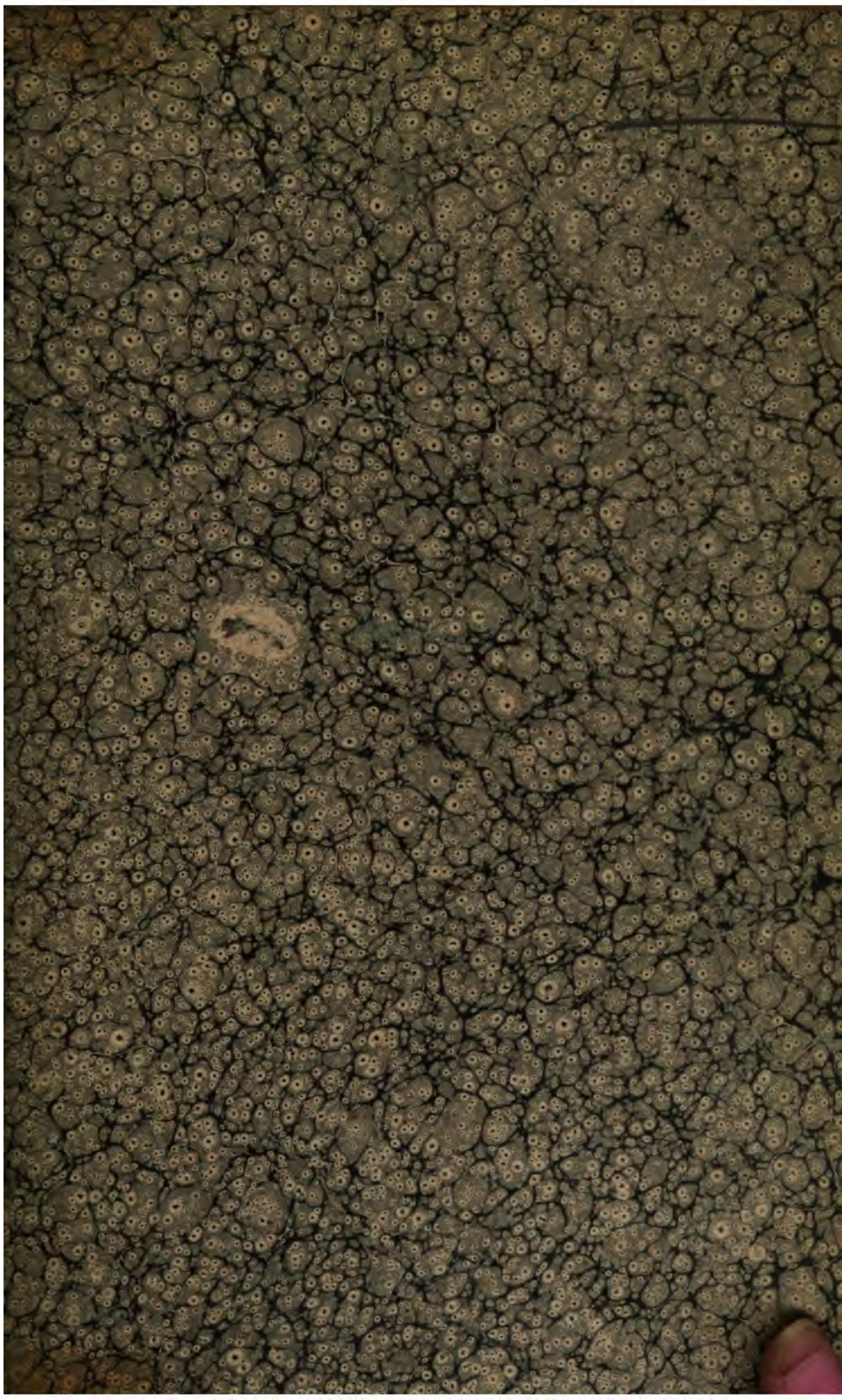



3 2044 103 175 543


SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
VE
RI
TS
CHRISTO ET ECCLESIAE



JURISPRUDENCE

ET DOCTRINE

EN MATIÈRE D'ABORDAGE.

JURISPRUDENCE

ET DOCTRINE

EN

MATIÈRE D'ABORDAGE

OU

Commentaire Pratique

DES

ARTICLES 407, 435 ET 436 DU CODE DE COMMERCE,

Par M. SIBILLE,

Avoué près le Tribunal de Nantes.

> La Jurisprudence est un labyrinthe tortueux et obscur dont l'entrée semble interdite au plus grand nombre des sujets et dans lequel les hommes les plus éclairés s'égarent.
>
> FRANÇOIS Ier. *Lit de Justice de Janvier* 1518.

NANTES,

IMPRIMERIE DE VINCENT FOREST,

PLACE DU COMMERCE.

—

1853.

A Monsieur Janvier de la Motte,
Chevalier de la Légion d'Honneur,
Président du Tribunal de Nantes.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

L'estime que vous portez à la corporation dont je suis membre, m'encourage à vous faire l'hommage de mon travail.

Ce n'est point une œuvre destinée à briller par le savoir ou l'érudition; elle n'a d'autre mérite, à mes yeux, que celui d'une utilité que mes collègues sauront apprécier.

Je place donc ce livre sous vos auspices, persuadé que vous l'accueillerez favorablement, en prenant surtout en considération le but que je me suis proposé.

J'ai l'honneur d'être, avec le plus profond respect,

Monsieur le Président,

Votre très-humble et très-dévoué serviteur,

SIBILLE.

MATIÈRES.

AVANT-PROPOS.

Ce titre : *Jurisprudence et Doctrine, en matière d'abordage*, était le seul que je pouvais prendre.

Le travail, en effet, que je livre au public, n'est pas un traité mais une œuvre de compilation.

Appelé, par ma profession, à donner quelquefois mon avis sur des questions d'abordage, j'ai regretté, dans ces contestations, urgentes de leur nature, et que le Tribunal juge sur l'heure, de n'avoir pas sous la main un ouvrage qui me servît de guide.

Pour ne pas être surpris au milieu des difficultés que peut présenter cette partie de notre législation, d'un laconisme désespérant pour le jurisconsulte, j'avais eu la patience de recueillir tout ce qui avait trait à ce sujet, dans nos recueils de Droit et de Jurisprudence.

Ces matériaux étant sans ordre, l'idée m'est venue de les réunir dans un cadre, et de former ainsi un livre, sinon instructif et scientifique, du moins utile aux jurisconsultes et aux marins.

Qui ne sait combien les moments d'un avocat sont précieux ! Il perd en recherches un temps énorme, et c'est déjà beaucoup que de lui éviter un travail purement stérile, l'ennui et la fatigue qui en sont la conséquence.

Dans le cours de cet ouvrage, les citations seront nombreuses ; on me blâmera sans doute d'avoir suivi une pareille méthode ; je conviens qu'elle est fastidieuse, mais aujourd'hui, lit-on un ouvrage de droit ! on le consulte, pour trouver une solution.

J'ai réuni toutes les opinions des auteurs anciens et modernes pour que le lecteur puisse les comparer entre elles et se prononcer pour celle qu'il jugera, dans sa pensée, la plus conforme à la loi.

Tous les arrêts, disséminés dans une foule de recueils, sont rapportés avec le sommaire des faits que j'ai cru devoir, sans scrupule, emprunter à MM.rs Devilleneuve, Dalloz et Lainé.

J'aurais pu dénaturer ces arrêtistes ou ne pas les rendre fidèlement ; que ces honorables et savants compilateurs, me pardonnent un larcin, commandé par ce genre de travail. En matière d'abordage, la discussion ne repose que sur des faits.

Quant aux marins, ils peuvent être de très-bons officiers, très-expérimentés, d'excellents patrons de navires et ne pas posséder les connaissances du droit et c'est ce qui arrive le plus communément.

Cependant l'ignorance de la loi n'est pas une excuse pour eux devant les Tribunaux, et quand on songe que l'omission d'une formalité ou un simple retard expose un capitaine à perdre toute sa fortune ou à compromettre celle des armateurs, on est surpris de voir, par fois, l'insouciance du marin pour l'étude de nos lois commerciales.

Je désire, avant tout, mettre cette partie de notre droit à la portée des navigateurs.

Ce n'est pas toujours à un jurisconsulte que s'adresse le patron de navire ou le capitaine, dans le premier moment du sinistre, et les formalités qu'il a à remplir ont une telle importance, qu'il sentira la nécessité de ne pas se confier aveuglement à l'expérience d'un autre.

Que de fois j'ai entendu des capitaines et des patrons de navires m'exprimer leur regret, après un sinistre, de n'avoir pas bien saisi les dispositions de notre Code. Des sommes énormes avaient été dépensées dans des discussions de compétence et les réclamations les plus légitimes avaient été repoussées par des fins de non-recevoir.

Ces débats ne surgissent heureusement qu'entre commerçants habitués à la loyauté et à la bonne foi, qui est l'âme du commerce.

Enfin, je m'estimerais trop heureux si je parvenais à rendre

service aux patrons de navires de petit cabotage, qui sont souvent ruinés par un sinistre. Sur la plupart de nos côtes, les navires de petit cabotage composent toute la fortune de nos patrons qui ne les font pas assurer, parce que les bénéfices qu'ils rapportent seraient absorbés en grande partie par les primes de l'assurance.

Ce qui m'a notamment déterminé à mettre mon projet à exécution, c'est la publication récente, dans l'un des journaux de la capitale, d'une note sur le nombre des collisions de navires en Angleterre.

On rapportait que M. Ruckler, directeur d'une compagnie d'assurances de Londres, avait fait, d'après des documents authentiques, le relevé des collisions qui avaient eu lieu en mer, depuis l'année 1825, avec une indication de l'importance des dommages qui en étaient résultés.

Dans l'espace de cinq années, de 1845 à 1850, on n'avait pas compté moins de 3,064 collisions, par suite desquelles 279 navires avaient sombré, ou avaient été abandonnés et 2,785 avaient éprouvé des avaries plus ou moins considérables.

Quoique l'amour de la statistique ait été poussé à l'extrême dans nos administrations françaises depuis quelques années, personne n'a fait le même travail que M. Ruckler, pour nous informer officiellement du nombre des sinistres.

L'expérience et la capacité de nos capitaines ont contribué à diminuer d'une manière sensible le nombre des sinistres en mer; cependant nous avons la douleur d'enregistrer chaque jour une foule de désastres à l'entrée de nos ports ou sur nos fleuves, et je ne crois pas m'écarter de la vérité, en assurant que le nombre des collisions n'est pas moindre en France qu'en Angleterre.

Ces accidents sont attribués aux difficultés de notre navigation fluviale; les mêmes causes ne subsistent pas en Angleterre; aussi M. Ruckler confesse-t-il que la fréquence de ces collisions est due, dans ce pays, à l'incapacité de la plupart des capitaines de la marine marchande anglaise.

A l'époque où parut l'ouvrage de M. Ruckler, un journal anglais demandait à son gouvernement une loi qui soumît les capitaines de sa nation, à l'imitation de ce qui se passe en France, à des examens rigoureux, quelqu'aurait été le tonnage des navires

qu'ils auraient eus à commander. On ne saurait rendre un plus éclatant hommage à nos institutions!

Tant de sinistres se renouvelant, pour ainsi dire chaque jour, surtout depuis l'accroissement qu'a pris la marine à vapeur, devaient provoquer des études sur les moyens à employer pour les rendre moins fréquents ou les prévenir.

Tout d'abord l'attention des hommes spéciaux, s'est portée sur l'insuffisance ou le peu de puissance des feux à bord des navires.

Le premier qui ait saisi la presse d'une idée nouvelle fut un ingénieur français, employé aux ponts et chaussées, et qui eut la modestie de ne pas se nommer.

L'expérience de son procédé, n'a pas même été tentée, mais c'est à son initiative, et après des discussions scientifiques qu'on doit, d'être arrivé jusqu'au mode actuel d'éclairage.

Cet ingénieur, dans un article du journal *La Phalange* (1840), avait proposé de placer à l'avant du navire un petit phare pourvu d'une seule lentille en échelons, dirigeant un faisceau de lumières parallèles, dans la ligne suivie par le bâtiment. — L'apparition d'une série d'éclairs produits par le balancement longitudinal, aurait annoncé l'arrivée en droite ligne du navire.

En outre, par un temps de brouillards, il avait conseillé d'employer concurremment un signal sonore, et dans son projet, il détournait une partie de la vapeur lancée dans la cheminée au sortir de la machine, et la faisant passer dans une espèce de tuyau d'orgue, terminé en forme de porte-voix, il s'assurait une puissante colonne sonore pendant la marche du navire.

Toute conception attire à elle l'approbation ou la critique, et du choc des controverses sort très-souvent quelque chose d'utile.

Dans une note qui parut dans les *Annales Maritimes*, M. Costé capitaine de vaisseau, démontra que ce feu lenticulaire n'indiquerait pas en toute circonstance la position des bâtiments et leur route. Ce feu n'étant apparent que dans la ligne suivie par les navires, en allant l'un vers l'autre, ne serait pas aperçu dans des directions convergentes ; les navires s'approcheraient sans voir leurs feux, et avec l'obscurité de la nuit s'aborderaient, sans avoir le temps de faire une manœuvre convenable.

Suivant M. Costé, l'éclairage de son époque, et qui consistait à placer un feu à l'avant au beaupré et deux à l'arrière à la corne d'artimon, produisait le même résultat que le feu lenticulaire.

Enfin, le signal sonore n'aurait fait que remplacer des signaux en usage tels que les armes à feu, les tambours, les cornets, les cloches, etc.

Le problème qu'on cherchait à résoudre était de pouvoir, par un moyen quelconque, faire reconnaître en mer et pendant la nuit, la position des bâtiments et la route suivie par chacun d'eux.

La discussion à laquelle s'était livrée la presse française, inspira à un Anglais, M. W. Devans, l'idée d'un feu triangulaire, de couleurs diverses et combiné de façon à préciser les mouvements du navire.

On sait avec quel empressement l'amirauté anglaise s'empare de toutes les améliorations qu'on cherche à apporter à la navigation maritime ; elle ne resta pas indifférente à la publication de l'écrit de M. W. Devans.

A quelques jours de là, le gouvernement anglais adopta le feu triangulaire.

Son exemple fut suivi par la France, la Hollande, les États-Unis, la Suède, le Danemarck, l'Espagne et la Russie.

On a commencé par se servir de ce nouveau mode d'éclairage à bord des navires à vapeur.

L'utilité de ce feu triangulaire a été bien vite appréciée, et la France en a prescrit l'usage, à bord des navires à voiles.

En ce moment, les puissances maritimes européennes s'occupent entre elles d'un règlement pour rendre ce feu obligatoire, à tous les navires à voiles ou à vapeur.

Les États-Unis ont pris une autre précaution. — Par un bill rendu en 1851, le Congrès de Washington a obligé les capitaines à vapeur, d'avoir à leur bord une cloche en argent, d'un timbre aigu, et qui doit être agitée toutes les minutes.

Malgré toutes les mesures prises ou qui pourront l'être plus tard, les accidents ne seront pas toujours évités ; des débats les accompagnent toujours sur le point de savoir quel est celui des capitaines qui doit encourir la responsabilité du sinistre.

Pour celui qui attaque, comme pour celui qui se défend, quel ouvrage consulter?

Le Code, comme je l'ai déjà dit, est trop laconique.

Jusqu'à ce jour, aucun traité spécial n'a paru ni en France ni à l'étranger sur ce sujet qui, en certains points, touche au droit des gens.

MM. Pardessus, Boulay-Paty, Dageville, Dalloz et Bravard ne nous offrent qu'une exposition sommaire des principes, avec de trop courtes observations. — Un reproche fondé qu'on peut leur adresser, c'est de n'avoir pas donné à l'abordage toute l'étendue que comportait la matière.

Valin écrivait sous l'ordonnance de 1681 qui n'est plus en rapport avec notre législation actuelle; ce n'est pas un motif pour se dispenser de recourir à son commentaire, comme à un chef-d'œuvre, afin d'y puiser des principes.

Tous ces ouvrages enfin ne sont pas dans les mains du navigateur et l'on me saura gré de publier ce travail qui, autant que possible, les résumera.

L'étranger le consultera aussi avec fruit. — La navigation met en contact tous les peuples de l'univers, et lorsque l'étranger touche le sol français, notre loi le protège.

S'il jouit de ses bienfaits, il n'est pas exempt de ses rigueurs en prétextant cause d'ignorance.

Dans les législations maritimes, la partie relative aux avaries est celle qui tend le plus à l'unité, mais quand cette unité se réalisera-t-elle?

Anciennement, à défaut de lois écrites, les marins avaient senti la nécessité d'adopter certains usages pour les accidents de mer.

Ces usages étaient convertis en lois dans certaines contrées et les autres pays finissaient par les respecter et les suivre à leur tour.

Leur observation devenait la sauvegarde et la sûreté de la navigation.

C'est ainsi qu'à différents siècles d'intervalle, parurent:

Les lois rhodiennes;

Les lois romaines;

Le consulat de la mer en 1250;

Les jugements d'Oléron en 1266 ;

Les ordonnances de Wisbuy en 1288 ;

Les ordonnances de la hanse teutonique en 1591 ;

Et l'ordonnance de 1681, qui était la collection de ce qui se pratiquait le plus généralement dans toutes les mers.

La France revendique, avec un juste orgueil, la gloire d'avoir fait un pas immense vers l'unité tant désirée ;

Elle a toujours donné en modèle ses lois maritimes à l'Europe.

L'ordonnance de 1681, œuvre du grand Colbert, était considérée au dehors, comme le Code le plus complet et le plus sage des marins, et nos législateurs modernes, ont eu le bonheur de voir, de leur vivant, notre Code de Commerce, accueilli par presque tous les pays d'Europe.

Le temps n'est peut-être pas éloigné, où grâce aux rapports qu'établit le commerce entre toutes les nations, et aux progrès que doit leur apporter infailliblement la vapeur, la découverte la plus sublime des temps modernes, les législations maritimes se rapprocheront de plus en plus et ne formeront qu'un seul Code universel : espérons-le !

Présentement, chaque peuple a ses lois, ses usages. — Le marin étranger, n'oubliera pas que la législation de son pays n'est pas toujours conforme à celle de la France, et que c'est surtout en matière d'abordage qu'il existe des différences autant sur la procédure que sur les principes.

Maintenant que j'ai fait connaître mon but et mes efforts, je ne demande plus qu'à recueillir les suffrages du barreau auquel j'appartiens. Si j'y parviens, mon ambition sera satisfaite et ce sera la plus douce récompense de mon travail.

CHAPITRE I.

De l'Abordage.

1. — Le mot aborder a plusieurs acceptions.

Tantôt il exprime l'action de prendre terre, ainsi : on dit tel navire a abordé un port, une île, un rivage.

Tantôt il est synonyme d'accoster; on dit : aborder un bâtiment, c'est-à-dire diriger la manœuvre, de façon que l'embarcation touche au bâtiment sans le heurter.

On l'emploie encore pour désigner, dans un combat sur mer, l'action d'un vaisseau qui se jette sur un vaisseau ennemi, pour l'accrocher, s'en saisir ou le faire couler.

Mais quelle est la signification juridique du mot ?

En droit, il a deux sens. Ainsi, le heurt d'un navire contre un objet quelconque, une écluse, des bordigues, des madragues, un échafaudage, etc., est un abordage.

Le mot abordage est pris ici, dans son sens grammatical; nous en avons un exemple dans l'art. 8, t. IV, liv. V de l'Ordonnance de 1681.

« Ne pourront, les propriétaires ou fermiers, prétendre aucuns dépens, dommages et intérêts, contre les mariniers dont les bateaux auront *abordé* leurs bordigues, s'ils ne justifient que l'*abordage* a été fait par leur faute ou malice. »

Mais ce qu'on entend par abordage, dans le sens qu'on doit lui donner d'après l'art 407 du Code de Commerce, et que j'appellerai légal, c'est le heurt ou le choc de deux navires.

Telle est la définition adoptée par tous les auteurs.

(Arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux, du 17 Mars 1830.)

CHAPITRE II.

DIVISION.

Abordage Maritime. — Abordage non Maritime.

2. — La navigation est extérieure ou intérieure.

Extérieure ou maritime, quand elle se fait en pleine mer, ou en remontant dans les fleuves et rivières qui se jettent dans la mer, jusqu'au point où s'arrête la surveillance des administrations de la douane et de la marine (1).

Intérieure, lorsqu'à partir de ce point, elle a lieu par toutes les communications par eau dans l'intérieur du pays.

Cette différence dans la navigation, apporte une distinction dans l'abordage qui est, suivant le port d'attache des deux navires, maritime ou non maritime.

(1) Le rôle d'équipage est obligatoire pour tous bâtiments ou embarcations exerçant une navigation maritime.

La navigation est dite maritime, sur la mer, dans les ports, sur les étangs et canaux où les eaux sont salées et jusqu'aux limites de l'inscription maritime, sur les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer.

(*Art.* 1er *du décret des* 19 *Mars et Avril* 1852.)

CHAPITRE III.

De l'Abordage non Maritime.

PREMIÈRE SECTION.

Définition.

3. — Sous ce nom, il faut comprendre tout choc, entre deux bâtiments destinés à la navigation intérieure.

Ces bâtiments sont ceux qui naviguent sur nos lacs, étangs, canaux et sur nos fleuves et rivières, lorsqu'ils appartiennent à un port ou à des localités non compris dans les limites de l'inscription maritime.

4. — On sait qu'en France, sur les fleuves et rivières qui se jettent dans la mer, il existe une ligne de démarcation entre la navigation intérieure et la navigation maritime, ligne qui est désignée à la suite d'une Ordonnance des 16 Juillet et 16 Septembre 1835. (DUVERGIER, *1835, p. 292.*)

5. — A chaque navigation, la législation est spéciale, au point de vue administratif, comme au point de vue civil.

DEUXIÈME SECTION.

Notions Générales.

6. — Aucune condition n'est imposée pour leur validité, aux actions par suite de rencontre entre deux bâtiments de la

navigation intérieure, soit quant au délai dans lequel il faudrait les intenter, soit quant aux formalités qui les précéderaient.

Les actions pour cause d'avaries ou d'un sinistre majeur sont instruites, suivies et jugées d'après le droit commun. *(1382 Code Nap.)*

Tel est notre avis et les dispositions des art. 407, 435 et 436, forment une législation particulière et exceptionnelle, c'est-à-dire qu'elles présentent des principes et une procédure qui ne sont applicables qu'aux collisions entre navires, bateaux, chaloupes ou embarcations du commerce, employés à la navigation maritime.

Cette opinion n'est pas à l'abri de toute controverse. Pour la combattre, on invoque l'art. 407, qui s'exprime d'une manière générale sur les navires; *en cas d'abordage entre navires,* etc.; or, c'est là, dit-on, une expression générique qui se réfère à toute espèce de bâtiments, sans distinction entre ceux qui naviguent à l'intérieur ou à l'extérieur.

Incontestablement, le mot navire comprend dans sa signification des bâtiments de toute dimension, depuis ceux d'un fort tonnage, jusqu'aux plus petits bateaux.

Sub vocabulo navis omnia navigationum genera, comprehendentur. (VALIN, *tit.* X, *livre* II, *art. 1.* — LOCRÉ, *art. 190.*)

Ce ne sont pas seulement ceux du commerce, employés à la navigation maritime, mais tous bâtiments qui naviguent sur les communications par eau dans l'intérieur.

Navem accipere debemus sive marinam sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget. (*1.* § 6 *de Ger. act.*)

Mes recherches m'ont fait découvrir un arrêt de la Cour de Rennes, du 21 Mars 1812, dont on pourrait tirer parti dans une discussion.

Il s'agissait de la saisie d'un bateau en Loire, prêt à

mettre à la voile; cette Cour a jugé que l'art. 215 du Code de Commerce était applicable aux bateaux sur rivière et qu'il fallait comprendre sous cette dénomination de *navires* toûtes les constructions destinées à la navigation intérieure et extérieure.

Enfin, les mêmes motifs pour une procédure expéditive, subsisteraient dans l'abordage non maritime. La connaissance prompte des avaries et la réunion de témoignages fugitifs et passagers.

Suivant M. Pardessus, *t.* I, *p. 554*, l'identité de motifs doit faire appliquer les règles de l'abordage maritime à l'abordage de barques ou bateaux sur des canaux et des rivières. — Ce savant auteur, ne développant pas autrement sa thèse, il est facile de le réfuter.

Dans le langage juridique, le mot *navires* peut avoir une large acception, et j'admets la définition qu'en donne *la* loi romaine, mais ce mot, placé dans un Code intitulé du Commerce Maritime, sous la rubrique de chapitres dont le premier porte, *des navires et autres bâtiments de mer*, doit être entendu dans le sens où il a été véritablement employé par le législateur.

Dans aucun de ces chapitres, il n'est mention des bâtiments de la navigation intérieure, et quand pour l'abordage, on s'est servi du mot *navires*, on ne voulait parler que des bâtiments employés au commerce maritime, auxquels se rapportent toutes les dispositions du *livre* II *du Code de Commerce*.

L'ordonnance de 1681 avait aussi le même titre — *des navires et autres bâtiments de mer*. — Elle avait donné juridiction à l'amirauté sur tous les bâtiments de la navigation maritime, et celle-ci n'a jamais élevé la prétention de l'étendre à tous ceux qui naviguaient à l'intérieur, à raison de cette expression générique *navires*.

7. — La circonstance du lieu du sinistre ne changerait pas le caractère de l'abordage; — celui qui arriverait entre deux bâtiments de la navigation intérieure dans un port de mer ou dans tout autre lieu où s'exercerait la surveillance des administrations de la Marine et de la Douane, ne deviendrait pas pour cela maritime.

8. — Les Tribunaux, pour la réparation du dommage ne seront pas dans l'obligation d'appliquer les principes de *l'art. 407* à l'abordage non maritime. En cas de faute des deux patrons, par exemple, on pourra faire supporter le dommage dans des proportions différentes par chacune des parties et non par moitié, comme le prescrit impérativement le 3e § *de l'art. 407.*

9. — Le défaut d'accomplissement des formalités prévues par les *art. 435 et 436 du Code de Commerce* ne constituerait pas une fin de non-recevoir; — dans la pratique, on les observe et c'est une sage précaution à prendre, afin d'arriver au débat du fond, en le dégageant de tout incident de procédure; légalement, il n'y a pas d'obligation à les remplir.

10. — Les formalités seraient obligatoires dans les cas suivants :

Si l'un des bâtiments de la navigation intérieure était heurté par un bâtiment de mer, quelque soit le lieu du sinistre en-deçà ou au-delà des limites de la navigation maritime.

De même le bâtiment de mer qui serait heurté par un bâtiment de la navigation intérieure, en-deçà ou au-delà de ces mêmes limites ne serait pas admis à invoquer le lieu du sinistre ou la nature du bâtiment qui serait en faute, pour se soustraire à la déchéance encourue contre lui par le défaut d'accomplissement des formalités.

11. — Les principes de responsabilité pour les propriétaires de navires diffèrent encore dans les deux abordages.

Comme dans l'un, c'est la chose, autrement dit le navire qui répond plutôt du dommage, et dans l'autre, la personne, il s'en suit que dans l'abordage maritime, l'armateur ou le propriétaire du navire n'est tenu à la réparation ou n'est légalement responsable que jusqu'à concurrence du navire et de son fret, et que pour se soustraire à toute responsabilité, il peut se libérer du fait de son capitaine en abandonnant son navire et le fret, mais que dans l'abordage non maritime, le propriétaire, qui a causé un dommage, par son fait ou celui d'un préposé, est responsable au-delà de la valeur du navire, et qu'il paye sur ses biens personnels tout le dommage, quelqu'en soit le chiffre.

Il résulte encore de là, que dans ce second abordage, le propriétaire du navire, qui l'aurait loué à un autre, ne verrait pas sa propriété compromise, quoique le navire eût causé le dommage, s'il était bien constant que celui qui le conduisait n'était ni le domestique du propriétaire, ni son préposé, et que le dommage fût l'œuvre du locataire du bateau ou de ses préposés.

Cela ne se passerait pas de la même façon en abordage maritime : le navire servant de garantie aux tiers, le propriétaire qui serait resté étranger à l'armement, pourrait s'en trouver dépouillé par l'abandon qu'en ferait l'armateur, sauf recours contre le locataire à fin de remboursement de sa valeur.

12. — A propos d'un abordage dans un canal d'intérieur, il a été jugé que l'entrepreneur de transports par eau qui avait confié la conduite d'un bateau à un simple relayeur ou loueur de chevaux, conduisant le bateau d'un relai à un autre, était resté responsable du dommage occasionné par le choc de ce bateau contre un autre bateau.

Que lors même que l'entrepreneur eût chargé de cette mission un autre entrepreneur, il serait toujours respon-

sable du préjudice causé, s'il était reconnu que le choc ou l'abordage était le fait d'un facteur préposé par lui (premier entrepreneur), à la garde des marchandises, bien que le facteur fût étranger à la direction des bateaux et qu'il se fût indûment immiscé dans sa conduite.

Décision du Tribunal de Châlons-sur-Saône, du 26 janvier 1848, confirmée par arrêt de la cour de Dijon, le 27 Novembre 1848.

« Attendu que le sieur Nectoux, négociant à Châlons-sur-Saône, ayant, le 12 Mai 1847, chargé les sieurs Coulon et Cie, de conduire, par eau, à Mulhouse et Strasbourg, 731 sacs de blé, farine et maïs, le bateau qui contenait ces marchandises a sombré, le 23 du même mois, et que, par suite de la responsabilité que ne déclinent pas les sieurs Coulon et Cie, et qui repose, d'ailleurs, sur les dispositions des art. 1784 du Code Nap. et 103 du Code de Commerce, ceux-ci sont tenus de rembourser aux propriétaires du chargement, la valeur de toutes les pertes que lui fait éprouver ce sinistre.

» Attendu que les sieurs Coulon et Cie ayant assuré leur chargement à la compagnie d'assurances du Bas-Rhin, le sieur Nectoux, exerçant les actions de ses débiteurs, aux termes de l'art. 1166 du Code Nap., a le droit d'exiger que cette compagnie soit tenue de lui rembourser le préjudice qu'il éprouve, mais seulement jusqu'à concurrence de l'étendue de l'engagement qu'elle a contracté vis-à-vis des sieurs Coulon et Cie, et dans la mesure de l'engagement auquel elle est soumise.

» Attendu que des documents fournis dans la cause, il ressort suffisamment que le bateau le *Priam*, appartenant aux sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, dirigé par un nommé Rolle, leur préposé, est venu heurter le bateau le *Trente-Neuf*, chargé de grains et farines, et que c'est

2

par suite de cet abordage que ce dernier bateau a été submergé.

» Attendu que pour éloigner et anéantir les effets de la responsabilité dont on veut user contre eux, ils prétendent et demandent à prouver, en premier lieu, que la conduite du bateau le *Priam*, avait été confiée par eux au sieur Vacher, de Saint-Jean-de-Lozère, et que par suite de traité convenu avec lui, il était devenu personnellement responsable des conséquences de la direction donnée à la traction de ce bateau, et qu'en conséquence c'était contre lui seul que pouvait être intenté l'action récursoire dirigée contre lui.

» Mais qu'on ne saurait admettre une semblable allégation, puisqu'il résulte des documents soumis au Tribunal, qu'au moment du sinistre, le bateau dont s'agit, ainsi que deux autres, voyageaient sous la direction des sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, et non sous celle du sieur Vacher, ainsi que la déclaration en était d'ailleurs faite, d'une manière officielle, dans les bureaux de navigation du canal du Rhône au Rhin.

» Que le sieur Vacher, avec lequel on ne justifie d'aucun contrat susceptible, de mettre à ses risques et périls, les chances de la navigation, ne présente pas une entreprise de transports, ayant une importance et un caractère suffisants pour assurer sur elle une responsabilité de cette nature, et qu'il n'a pu jouer que le rôle de relayeur ou loueur de chevaux, conduisant les bateaux d'un relai à l'autre, et que comme tel, il ne pourrait être considéré comme responsable du fait qui donne lieu au procès.

» Attendu, au surplus, que dans le cas même où l'on reconnaîtrait au sieur Vacher la qualité d'entrepreneur de transports, les sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, ne seraient pas moins seuls responsables des effets et des conséquences du sinistre, puisqu'ils ne démient pas que

c'est leur préposé Rollet, qui, par son seul fait, l'a occasionné.

» Qu'en vain, ils prétendent, à cet égard, que la mission de Rollet n'était pas de diriger le bateau, mais seulement de surveiller le chargement, et qu'étant sorti des limites du mandat qu'ils lui avaient donné, en s'immisçant dans la conduite du bateau, il a cessé d'être leur préposé, et que n'étant plus ses commettants, ils ne sont plus responsables de ses actes.

» Mais qu'il est impossible d'admettre la subtilité d'une pareille distinction, et que toutes les actions de Rollet qui avaient pour objet des soins à donner au bateau, se référaient nécessairement à sa mission, d'où il suit que les faits que demandent à prouver, à cet égard, les sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, ne sont ni suffisants, ni révélatoires, et qu'ils doivent dès lors encourir les effets de la responsabilité qui est réclamée contre eux, dictée, d'ailleurs, par les dispositions du § 3 de l'art. 1384 du Code Nap.

» Attendu que la demande des sieurs Coulon et Cie, contre la compagnie d'assurances du Bas-Rhin a, tout à la fois pour objet d'obtenir une garantie des condamnations qui peuvent être prononcées contre eux, en faveur du sieur Nectoux, comme aussi d'obtenir l'indemnité résultant de la perte des marchandises, dont leur bateau pouvait se trouver chargé, et appartenant à d'autres négociants, et que sous l'un et l'autre rapport, cette demande est incontestablement fondée, puisqu'elle repose sur les bases formelles d'un traité ayant pour objet l'assurance de toutes les marchandises chargées sur le bateau dont s'agit, de sorte qu'il n'y a nulle difficulté à faire droit à cette double action, sauf à déterminer, lorsqu'il s'agira de régler l'indemnité à payer par la compagnie, l'étendue des obli-

gations de celle-ci, et les limites qui doivent leur être assignées d'après la nature et les termes du contrat.

» Attendu qu'également l'action tout à la fois principale et de garantie, qu'exercent les sieurs Coulon et Cie, contre les sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, est incontestablement légitime et bien fondée, du moment qu'il a été reconnu que ceux-ci étaient responsables de toutes les conséquences du fait qui a entraîné le sinistre, leur responsabilité devant produire nécessairement son effet envers tous ceux qui ont éprouvé un préjudice.

» Attendu, en ce qui concerne la demande récursoire, exercée par la Compagnie du Bas-Rhin contre les sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, qu'elle est également bien fondée, ainsi que l'établissent suffisamment les considérations qui viennent d'être exposées;

» Attendu quant à la détermination des indemnités réclamées et qui sont indiquées dans les conclusions prises, soit par le sieur Nectoux, soit par les sieurs Coulon et Cie, qu'il n'a été jusqu'à présent soumis à la justice aucun élément propre à en faire apprécier la fixation; que les documents qui sont à la disposition des parties et dont elles se proposent de se prévaloir, pour justifier leurs prétentions, n'ont pas été soumis à l'examen préalable de leurs adversaires, de sorte qu'il y a lieu à cet égard, avant que de statuer, d'ordonner que le montant des indemnités et des dommages et intérêts seront réglés par états signifiés conformément aux dispositions des art. 523-524 et 525 du Code de Procédure Civile, toutes réserves aux parties de leurs moyens et exceptions relatifs au règlement de ces indemnités et dommages et intérêts;

» Attendu que les dépens faits jusqu'à ce jour doivent suivre le sort du principal;

» Par ces motifs et après en avoir délibéré conformément

à la loi, le Tribunal statuant sur la demande principale du sieur Nectoux, condamne : 1° Les sieurs Coulon et Cie; 2° la Compagnie d'assurances du Bas-Rhin; 3° les sieurs Gaudet, Guérin, Gouaud et Damiron, conjointement et une des trois parties pour le tout, à lui payer et rembourser le montant de la valeur des pertes et avaries qu'il a éprouvées par suite du sinistre arrivé le 23 mai 1847, au bateau le *Trente-Neuf*, avec intérêts à compter du jour de la demande; mais la Compagnie d'Assurances seulement, suivant l'étendue de ses obligations et d'après les limites qui doivent leur être assignées, à raison de la nature du contrat, et les condamne également, mais divisément en tous les dépens faits jusqu'à ce jour à l'occasion desdites demandes principales. » (*Gazette des Tribunaux, 25 janvier 1849.*)

13. — Les assignations sont-elles valablement signifiées à bord à la personne assignée, ou en d'autres termes, l'art. 419 est-il applicable dans les abordages non maritimes? Ce qui peut donner lieu à une objection, c'est que l'art. 419 vient après un article qui ne s'occupe que de contestations maritimes. Cette objection disparaît par son rapprochement avec la discussion qui a précédé l'adoption de cet article : la Cour d'Appel de Douai avait fait observer sur la rédaction de cet article que, parmi les personnes employées au commerce et à la navigation intérieure, il en est beaucoup qui n'ont pas d'autre domicile que leur bateau; il lui paraissait utile de leur appliquer les dispositions de cet article.

Et Locré ajoute :

La disposition de l'art. 419 est très-générale; elle valide les significations données sur tels bâtiments nautiques que ce soit et en quelque lieu que se trouve le bâtiment, ce qui ne laissera pas de prévenir des difficultés. (Locré, *t.* II, *p. 119.*)

14. — Le Code Hollandais fait aussi une distinction entre

l'abordage maritime et l'abordage non maritime, et consacre à chacun un chapitre particulier.

L'abordage est réputé maritime lorsqu'il a lieu entre deux bâtiments de mer, et le Code déclare tels, tous navires et bateaux naviguant dans les rivières et eaux intérieures, qu'ils arrivent de l'étranger ou soient destinés pour l'étranger. *(Art. 748.)*

On le considère non maritime, quand il arrive entre deux bâtiments de la navigation intérieure : ces bâtiments sont ceux qui naviguent d'un lieu à un autre, dans les limites du royaume, tant sur les fleuves, rivières et canaux, que sur les mers et lacs du pays et le long des bancs de sable. *(Art. 749.)*

On ne voit pas pour les deux abordages de condition particulière pour la validité de l'action, sinon que la demande doit être formée sous peine de déchéance dans les trois ans à partir du jour de l'événement.

Seulement, quant au dommage, il n'est pas réparti de la même manière.

Dans l'abordage non maritime, en cas de faute, l'auteur est responsable de tout le dommage; mais s'il y a faute des deux capitaines ou un accident fortuit ou de force majeure, et encore lorsqu'il y a doute sur les causes de l'abordage ou un choc sans aucune faute, d'un navire à la voile, contre un navire à l'ancre ou mal amarré, chaque navire supporte ses avaries. *(Art. 756.)*

Au contraire, dans l'abordage maritime, s'il est douteux, au lieu de faire supporter à chacun ses avaries, ou le dommage par moitié comme en France, le dommage arrivé aux navires et aux chargements est réuni en une seule masse et supporté par chacun d'eux, en proportion de la valeur respective des navires et de leurs chargements. *(Art. 558.)*

Comme aussi lorsqu'un navire sous voile ou flottant,

aborde un autre navire à l'ancre ou amarré, sans qu'il y ait faute du navire abordant, le premier navire supporte la moitié du dommage arrivé au second navire et à son chargement. *(Art. 540.)*

Mais si l'abordage arrivait entre un bâtiment de mer et un bâtiment de la navigation intérieure, les principes de l'abordage non maritime recevraient leur application. *(Art. 756.)*

15. — Dans le Code Prussien, toutes les dispositions de lois, relatives à l'abordage maritime, sont applicables aux bâtiments qui naviguent en rivière. *(Art. 1935, 2e part., t.* VIII, *section* XII.*)*

TROISIÈME SECTION.

Compétence par attribution.

16. — L'abordage est un quasi-délit et, en général, les obligations ou engagements résultant de quasi-délits, ne sont pas de la compétence des Tribunaux de Commerce.

A moins d'un texte formel et dérogatoire, la connaissance en appartient aux Tribunaux ordinaires, et ce n'est qu'exceptionnellement et dans des cas très-rares, que les juges consulaires sont appelés à se prononcer sur des quasi-délits.

L'obligation de réparer le préjudice causé par un abordage, repose sur une maxime d'équité naturelle, étrangère par sa nature aux attributions des Tribunaux de Commerce; le fait par lui-même n'a rien de commercial, et il est évident que l'auteur du dommage n'est pas engagé pour un fait de son commerce.

Ces observations s'appliqueraient parfaitement à l'abordage entre deux bâtiments de mer, si l'art. 633 du Code de Com. n'était venu changer l'ordre naturel des juridictions.

Cependant il y aurait, pour l'abordage dans la navigation intérieure, les mêmes considérations à faire valoir que pour l'abordage dans la navigation maritime.

En effet, l'art. 633, sur lequel on se fonde pour fixer la compétence des Tribunaux de Commerce, à l'égard des contestations en matière d'abordage maritime, est loin d'être explicite. Et si le quasi-délit, tombe sous l'appréciation des juges consulaires, c'est parce qu'on établit que le fait se rattache à un acte que la loi répute commercial, *une expédition maritime*.

Ce raisonnement serait applicable à l'abordage dans la navigation intérieure, car l'article 632 répute également acte de Commerce, les entreprises de transports par eau. Pourquoi ne saisirait-on pas les mêmes juges d'un quasi-délit de même nature, qui se rattache comme le premier, à un acte commercial, une entreprise de transports par eau et qui n'en différerait que par le lieu où le sinistre arrive, ou le bâtiment qui en est cause?

Ne pourrait-on pas dire, avec un jugement du Tribunal de Commerce de Lyon, du 8 Août 1851 ?

Que l'abordage est un de ces accidents de navigation inhérents, à la nature même de l'industrie exercée par l'une et l'autre partie ; que toutes deux sont commerçantes ou entrepreneurs de transports par eau et que le Tribunal de Commerce est appelé à juger toutes les contestations qui s'élèvent entre négociants, à l'occasion ou dans l'exercice de leur commerce ou de leur industrie ; que la connaissance des difficultés relatives aux abordages maritimes et aux avaries qui en résultent, est spécialement prévue et déférée par la loi aux Tribunaux de Commerce, et que par ana-

logie, on doit faire l'application de ces dispositions aux abordages ou chocs des bâtiments et bateaux sur les fleuves et les rivières.

En droit, il ne suffit pas que les deux parties soit commerçantes pour les rendre respectivement justiciables des Tribunaux de commerce ; la profession ou la qualité d'une partie, ne donne un caractère commercial qu'à ses obligations pour fait de son commerce.

Il faut donc que la nature de l'obligation soit commerciale, et ce mot obligation ou engagement doit encore être pris dans un sens restrictif, comme ne devant s'appliquer qu'aux faits de Commerce entre commerçants. Autrement, par une combinaison tirée des art. 1370 du Code Nap. et 631 du Code de Commerce, on rendrait les Tribunaux de Commerce compétents sur tous les engagements formés avec ou sans convention, que mentionne l'art. 1370, et qui résulteraient, ou de quasi-contrats, ou de délits, ou de quasi-délits; ce système aurait pour résultat de beaucoup trop élargir et d'une façon arbitraire, le cercle des attributions de juges d'exception.

S'il est impossible d'argumenter de la qualité des parties ou de la nature de l'acte, ce serait donc d'après l'art. 631 du Code de Commerce, qui autorise les Tribunaux à connaître entre *toutes personnes* de contestations relatives aux actes de Commerce, et d'après les art. 632 et 633, qui considèrent comme actes de Commerce, les entreprises de transports par eau et les expéditions maritimes, qu'on déciderait que les actions résultant de l'abordage doivent être comprises au nombre de ces contestations.

Lorsque le législateur a mis au rang des actes de Commerce les entreprises de transports par eau, il n'avait en vue que de soumettre à la juridiction commerciale, les obligations de l'entrepreneur, ou ses actes dans les limites de

son exploitation. Tout n'est pas commercial dans une entreprise; il n'y a de tel, que ce qui fait l'objet de la spéculation : les quasi-délits que l'entrepreneur peut commettre accidentellement dans le cours de l'entreprise, ne dérivent pas de son commerce, et pour ces actes illicites, qu'il faut de toute nécessité placer en dehors de son entreprise, la connaissance en revient *de plano* aux Tribunaux Civils.

Ce n'est point le transport qui est réputé un acte de Commerce, mais l'entreprise qui devient une profession, tandis qu'au contraire, l'expédition maritime, ou autrement, le transport par mer, des personnes ou des marchandises est par lui-même un acte commercial.

A cette expédition maritime se rattache tout ce qu'on comprend sous le nom de faits de mer et ce qui compose le contentieux de la navigation, autrefois dans les attributions de l'amirauté et qu'on a voulu abandonner aux Tribunaux de Commerce.

Enfin, les contestations qui surviennent pour le jet des marchandises, la contribution aux avaries et les dommages payés à la suite d'un abordage, rentrent dans les prévisions comme dans les dépenses d'une expédition maritime.

Contrà Orillard, N° 206.

Sur cette question de compétence, il y a divergence d'opinions entre les Cours d'Appel : on compte cependant en faveur de celle que j'émets un plus grand nombre d'arrêts; mais la Cour de Cassation vient de se prononcer en sens contraire.

Nous rapportons ici les arrêts :

Depelley, marinier marchand de bois, amarre un radeau dans un passage très-resserré de l'Isère; un autre radeau, celui du nommé Roche, chargé de marchandises appartenant aux frères Plantier fut jeté par la force des eaux

contre le radeau de Depelley et y sombra ; les marchandises furent englouties.

Les frères Plantier assignent conjointement Roche et Depelley devant le Tribunal de Commerce de Grenoble. Roche, de son côté, forme sa demande en garantie contre Depelley ; ce dernier élève le déclinatoire contre l'une et l'autre action.

Le 5 avril 1833, le Tribunal de Commerce se déclare compétent, — appel.

« La Cour, attendu en fait que toutes les parties ont la qualité de commerçants et que soit Roche soit Depelley, faisaient acte de leur commerce au moment où le radeau de Roche a été submergé par sa rencontre avec le radeau de Depelley, qui se trouvait amarré par suite de son commerce ;

» Que tout fait quelconque de l'homme qui cause un dommage constitue un quasi-délit, qui d'après l'art. 1370 du Code Nap. forme un engagement légal ;

» Attendu que l'art. 631 du Code de Commerce attribue aux Tribunaux de Commerce toutes les contestations relatives aux engagements entre négociants, et que le législateur n'a pas fait ni dû faire aucune distinction entre l'engagement purement volontaire et celui qui résulte des dispositions de la loi ;

» Que s'il est vrai que Depelley a occasionné par sa faute la perte du radeau de Roche, il résulterait de là, le quasi-délit dont il vient d'être parlé, qui provenant d'un acte de commerce, produit un engagement qui le rend justiciable des Tribunaux de Commerce ;

» Attendu d'ailleurs que le législateur, par la disposition de l'art. 407, a consacré le principe, que le négociant qui est soumis à des dommages et intérêts envers un autre négociant, par suite d'un quasi-délit, se rattachant à leur commerce, est justiciable de la Juridiction Commerciale. » *(Grenoble, Cour d'Appel, 5 janvier 1834. — DALLOZ, 1834, 2-204.)*

Les véritables principes ont été mieux appréciés dans les espèces suivantes :

Premier Arrêt.

« Cardon ayant cité de Cock devant le Tribunal Civil de Gand, en réparation du dommage fait à son bateau, par celui du défendeur, dans le canal de Gand à Bruges, celui-ci déclina la compétence du Tribunal Civil et se fondant sur l'art. 407 du Code de Com. demanda son renvoi devant la Juridiction Commerciale.

« Jugement qui rejette le déclinatoire, — appel.

» Attendu que les Tribunaux de Commerce étant des Tribunaux d'exception, il est nécessaire de trouver leurs attributions dans la loi;

» Attendu que les art. 407 et autres invoqués ne sont applicables qu'au commerce maritime et relativement aux bâtiments de mer;

» Que dans l'espèce, le fait qui a occasionné le procès a eu lieu dans un des canaux intérieurs et par des bateaux proprement dits qui sont classés sous la dénomination de voitures d'eau;

» Que pareils bâtiments sont bien soumis à la Juridiction Consulaire pour le fait de leur chargement ou avaries des marchandises, vis-à-vis des propriétaires, mais aucunement pour faute grave du quasi-délit, qu'ils commettraient envers la propriété d'autrui. » *(Cour de Bruxelles, 6 avril 1816. — Dalloz. Compétence, t. III, p. 362. — Journal de Bruxelles, 1-254.)*

Deuxième Arrêt.

« Le bateau à vapeur l'*Aigle*, capitaine Palure, avait abordé près la ville d'Arles, en descendant le Rhône, un

radeau chargé de bois, appartenant au sieur Prat, et qui fut submergé par le choc;

» Cité devant le Tribunal de Commerce d'Arles, en réparation du dommage résultant de ce sinistre le sieur Palure, a soutenu, que la Juridiction commerciale, à laquelle appartenait l'appréciation des dommages survenus dans les expéditions maritimes, était incompétente pour connaître de ceux relatifs à la navigation intérieure;

28 janvier 1841 jugement qui rejette l'exception d'incompétence, — arrêt;

« La Cour,

» Attendu que la juridiction du Tribunal de Commerce, est exceptionnelle et de droit étroit; que si les entreprises de transports par terre et par eau, sont déclarées commerciales, par la loi, cela signifie seulement que tous les contrats, marchés et obligations, qui se rattachent à une entreprise de ce genre, sont de nature commerciale, mais cela ne peut s'entendre, du quasi-délit par lequel un bateau servant au transport cause du dommage à un autre;

» Que s'il en est autrement en matière d'abordage maritime, c'est par suite des anciens principes consignés dans l'ordonnance de la Marine, qui attribuaient expressément l'abordage, aux Tribunaux de l'amirauté, et qui ont conduit à interpréter dans ce sens l'art. 633 du Code de Com., lequel attribue aux Tribunaux de Commerce, tout ce qui concerne les expéditions maritimes, c'est encore par suite et en vertu de l'art. 407 du même Code qui, sans déclarer le fait d'abordage soumis à la compétence commerciale, le suppose tel.

» Mais attendu que ces raisons de décider sont tirées de règles toutes spéciales et concernant exclusivement la navigation maritime, que si on voulait les étendre à la navigation fluviale, on serait forcé de les appliquer aussi aux accidents qui peuvent avoir lieu sur les routes, et aux différents dom-

exclusivement civile et que la juridiction commerciale doive être déclarée incompétente.

» Attendu que la solution donnée par la Cour sur ce premier moyen d'appel, dispense d'examiner la question de savoir si le Tribunal de Cette n'était pas compétent à raison du domicile de l'administration défenderesse.

» Déclare la juridiction consulaire incompétente.

» Arrêt de la Cour d'Appel de Montpellier, du 15 Mai 1847. (*Journal du Palais, 1847, t.* II, *p. 313.*)

Quatrième Arrêt.

« Attendu que l'action exercée par la Compagnie des Gondoles, a pour but la réparation d'un préjudice éprouvé en cours de navigation, par une faute ou une imprudence imputée au défendeur ou à ses agents ;

» Attendu que si les engagements résultant d'un quasi-délit peuvent être soumis à la juridiction Consulaire, lorsqu'ils prennent leur source dans l'exercice abusif d'un commerce ou d'une industrie tels que l'usurpation de nom, de marque ou d'enseigne, ou la vente de produits fabriqués en contrefaçon, il ne saurait en être de même lorsque ces engagements naissent d'un fait purement accidentel et qui ne se rattache point essentiellement à l'exercice du commerce ou de l'industrie ;

» Attendu que la juridiction spéciale à la navigation maritime ne s'applique pas, de plein droit, à la navigation fluviale et que celle-ci est uniquement régie par les art. 631 et suivants du Code de Commerce ;

» Que, suivant ces articles, les Tribunaux de Commerce ne peuvent connaître que des contestations qui se rattachent à des actes ou à des engagements qui ont un caractère commercial.

» Attendu que le choc de deux bateaux ou tout autre dommage causé par la fausse ou imprudente direction imprimée à l'un d'eux est un fait indépendant de l'exercice habituel de l'industrie ou du commerce des transports ;

» D'où la conséquence que les Tribunaux Civils étaient seuls compétents pour statuer sur l'action intentée à Treyvous par la Compagnie des Gondoles. *(Cour de Lyon, 12 mars 1852. — Gazette des Tribunaux, 18 mai 1852.)*

» Mais, sur le pourvoi dirigé contre ce dernier arrêt, la Cour de Cassation (14 juillet 1852), a jugé que la compétence des Tribunaux de Commerce n'était point seulement limitée aux engagements conventionnels entre commerçants, et qu'elle s'appliquait aux obligations qui naissent des délits et des quasi-délits, pourvu que les engagements prissent leur source dans un fait commercial. » *(Gazette des Tribunaux, 15 juillet 1852.)*

QUATRIÈME SECTION.

De la Compétence territoriale.

17. — L'action résultant de l'abordage est personnelle et mobilière ; elle a sa base dans un quasi-délit de la compétence des Tribunaux Civils, suivant les arrêts de Cour d'Appel, et des Tribunaux Consulaires, suivant la Cour de Cassation, ainsi que nous venons de le voir. Quoiqu'il en soit, la loi n'ayant pas dérogé au droit commun, ce serait au Tribunal du domicile du défendeur qu'il faudrait en attribuer la connaissance.

Mais n'y aurait-il pas à cette règle une exception fondée sur ce que le juge du lieu du sinistre serait plus à portée

qu'aucun autre, d'instruire l'affaire par une enquête ou une expertise?

M. PARDESSUS explique ainsi cette exception :

« Quelquefois l'élection du domicile est supposée par la nature de la convention. Ainsi nous avons dit que dans le prêt à la grosse, le paiement devait être fait au lieu où finissait le risque; les demandes pour contribution aux avaries sont portées devant le juge du lieu où l'on procède au règlement. L'action en réparation des dommages causés par suite de l'abordage de deux navires, à celui du premier port où le navire est arrivé. Celles des gens de mer contre l'armateur, soit pour les engagements qu'il a contractés envers eux, soit lorsqu'il s'agit d'indemnités qui peuvent leur être accordées, au Tribunal du port de leur armement. »

M. PARDESSUS a cherché par le raisonnement une dérogation au droit commun; on pourrait lui demander si, dans tous les cas cités par lui et notamment, dans une demande en réparation d'avaries, il existe une convention préalable entre parties pour supposer une élection tacite de domicile.

On conçoit que ce changement de juridiction s'opère en matière commerciale pour l'avantage des parties. Leur intérêt est d'être jugées sur les lieux où s'établissent la preuve de la demande et la justification de la défense; mais la loi doit s'expliquer avant tout.

Or, la compétence s'établit, par l'art. 420, au lieu où finit le risque pour le prêt à la grosse; au port d'armement, pour les loyers et les indemnités des gens d'équipage; par l'art. 414 du Code de Com., au lieu du déchargement du navire, pour la contribution aux avaries.

Mais, à l'égard de la demande en réparation des avaries causées par l'abordage, il faut, pour attribuer compétence aux Tribunaux de Commerce, supposer la survenance d'un

quasi-contrat par le fait de l'abordage, et le lieu du sinistre comme étant celui du paiement.

En droit, il n'y a pas de quasi-contrat, et la contestation n'aurait aucun caractère commercial pour donner lieu à l'application de l'art. 420 du Code de Proc. Civile.

C'est un quasi-délit, et si, en abordage maritime, il rentre dans les attributions des Tribunaux de Commerce, c'est qu'on le considère comme une des circonstances de l'expédition, une fortune de mer, un fait justiciable des Tribunaux auxquels on a donné la connaissance de toutes les contestations en matière d'expéditions maritimes. *(Art. 631-633, Code de Com.)*

Cependant le marin n'a pas souvent d'autre domicile que son navire; de là, nécessité de l'assigner à son bord. On peut soutenir que son bâtiment est ou doit être assimilé au domicile légal, et qu'en citant le patron devant le Tribunal du lieu où se trouve son navire, on ne déroge pas à la règle.

CHAPITRE IV.

De l'Abordage Maritime.

DÉFINITION. — PREMIÈRE SECTION.

18. — L'abordage est réputé maritime, toutes les fois qu'une rencontre a lieu entre deux bâtiments de la navigation maritime.

Par bâtiments de la navigation maritime, il faut entendre ceux qui sont destinés soit au grand ou au petit cabotage, soit aux voyages de long-cours, mais encore toutes les embarcations, sans mâts ni voiles, employées au Commerce et dont le port d'attache est situé dans les limites de l'inscription maritime.

Dès que l'abordage est maritime, on ne doit pas, sous peine de déchéance de toute action, négliger les règles que nous tracerons ultérieurement pour la protestation et la demande en justice.

DEUXIÈME SECTION.

Abordage dans le sens légal.

19. — Deux conditions sont essentielles :

1° Il faut qu'il y ait choc ;

2° Que le choc ait lieu entre deux navires;

L'une de ces conditions venant à manquer, il pourrait bien y avoir un fait dommageable donnant lieu à une action en réparation, quelquefois même un abordage dans le sens grammatical.

Mais, ces accidents ne constitueraient pas un abordage dans le sens de la loi, et la partie lésée ne serait pas dans l'obligation, pour conserver un recours contre l'auteur du dégât, de remplir les formalités prescrites par les art. 435 et 436 du Code de Commerce.

Première condition. — Il faut qu'il y ait choc.

20. — Il n'y aurait donc pas abordage dans les cas suivants :

1° Un bateau à vapeur passe, à toute vitesse, près d'un bateau chargé de marchandises, et le mouvement que son passage imprime aux eaux du fleuve, occasionne la submersion de l'autre; ces sinistres sont très-fréquents en Loire, quand les paquebots n'arrêtent pas leurs machines, auprès des toues chargées de sables.

Contrà. — Jugement du Tribunal de Commerce de Nantes, du 27 Mars 1852.

2° Un navire est mouillé dans un port, le flot montant arrive, qui fait raidir l'amarre et la soulève à la surface de l'eau. Une embarcation passe, son gouvernail s'embarrassant dans cette amarre, l'embarcation chavire et coule.

Conf. Jugement du Tribunal civil de Nantes, 17 Août 1847.

Contrà. — Rennes, 9 Août 1851.

Seconde condition. — Il faut que le choc ait lieu entre deux navires.

21. — C'est l'art. 407 qui l'exprime. Le mot navire est mis au pluriel (en cas d'abordage de *navires*), et plus bas, si l'événement a été fortuit, le dommage est supporté sans répétition par celui des *navires* qui l'a éprouvé.

Il n'y aura donc pas d'abordage dans le sens légal.

Dans le heurt d'un navire contre :

1° Un échafaudage élevé dans le lit d'un fleuve, pour effectuer le sauvetage d'un navire, construire un pont, une digue, un quai, etc.;

2° Des bains construits en rivières sur piliers ou pilotis;

3° Un pieu laissé par mégarde en rivière. (Daviel, *t.* I. *p. 268.*)

Pour se faire une idée des discussions soulevées dans la pratique, nous citons un arrêt avec tous les développements que nous fournit le recueil de Sirey.

Le 21 avril 1829, un bateau de blé, appartenant au sieur Monthus, périt par suite d'un heurt contre un pieu destiné à marquer la place que devait occuper une pile du pont de Langon, sur la Garonne. Trois jours après, fut dressé un procès-verbal constatant le naufrage et la perte en résultant.

La compagnie du pont de Langon fut ensuite assignée par le sieur Monthus à fin de paiement de la valeur du blé perdu ou avarié.

Devant le Tribunal, la compagnie soutint que la demande était non recevable, aux termes des art. 435 et 436 du Code de Commerce, en ce que les protestations ou réclamations du sieur Monthus n'avaient pas été faites dans les

vingt-quatre heures du naufrage ainsi que le prescrivent les articles, au cas de dommage causé par l'abordage.

Le demandeur répondit que dans le sens de la loi, l'abordage devait s'entendre du choc d'un navire contre un autre navire ; que tel n'était pas l'accident arrivé dans l'espèce et qu'ainsi la fin de non-recevoir n'était pas fondée.

22 Juin 1829, jugement qui accueille ce système.

Appel par la compagnie.—Dans son intérêt, on a dit : le mot abordage, contenu dans l'art. 435 doit s'entendre dans le sens le plus étendu du mot, c'est-à-dire qu'il exprime le heurt d'un navire contre un objet quelconque fixe et immobile, tout aussi bien que le heurt de deux navires entre eux ; en effet, en consultant le sens grammatical du mot, on trouve dans les dictionnaires, que le mot abordage, exprime l'action d'un navire qui touche, soit un autre navire, soit un objet fixe et immobile. C'est ainsi que l'on dit : aborder un port, un roc, une île, un rivage. Le sens de ce mot, dans le langage maritime est le même ; les dictionnaires des termes de marine y attachent ce sens. Dans leur langage usuel, les marins l'emploient pour exprimer le choc d'un navire contre un objet quelconque. Le législateur l'a compris ainsi : l'on voit en effet dans l'art. 407, où il a voulu statuer pour le cas du choc de deux navires, qu'il a eu soin de l'exprimer en ajoutant au mot abordage, les expressions de *navires*, ce qui eut été un pléonasme, si le mot abordage, pris seul, n'avait pu exprimer que le choc des navires entre eux.

Arrêt de la Cour de Bordeaux, du 17 Mars 1830.

« Attendu, sur la fin de non-recevoir proposée par la Compagnie du pont de Langon, et qui est prise de ce que les réclamations n'avaient pas été faites par qui de droit dans les vingt-quatre heures du sinistre, que le moyen repose exclusivement sur la supposition que le dommage dont le

sieur Montluc sollicite la réparation, a été causé par un abordage; qu'il faut donc rechercher le sens juridique du mot abordage, pour voir si la Compagnie du pont de Langon ne cherche pas à abuser de cette expression.

» Attendu que presque tous les écrivains, qui ont fait des commentaires soit sur l'Ordonnance de 1681, soit sur notre Code, s'accordent à définir l'abordage, le heurt de deux vaisseaux, quelque soit le motif de ce choc; que si, laissant de côté les commentateurs, on consulte le texte de la loi, la lecture de l'art. 407 démontre aussitôt, qu'il faut que deux vaisseaux se heurtent pour qu'il y ait abordage; que cela résulte d'abord de ce que dans l'art. le mot navires est au pluriel, d'où suit cette conséquence que le législateur n'a point eu en vue le choc d'un navire contre un corps quelconque; qu'ensuite l'art. 407 disant que si l'événement a été fortuit, le dommage est supporté sans répétition par celui des navires qui l'a éprouvé, tandis que si l'abordage a été fait par l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé; il devient évident de plus que là où deux navires ne se sont pas heurtés, là peut se trouver échouement, mais non pas abordage; que cette première vérité une fois établie, il est hors de doute que le bâtiment de Roucaud ayant fait naufrage, non sur un autre bâtiment mais sur un pieu placé dans la rivière de Garonne, auprès de la première pile du pont de Langon, et à une certaine distance de la rive gauche, la fin de non-recevoir indiquée dans les art. 435 et 436, n'est en aucune manière applicable à l'action introduite par le sieur Monthus;

» Confirme, etc. » (Sirey, *1831, 2-341*.)

Première Observation.

22. — Par *navires*, la loi a entendu parler de toute embarcation, servant à la navigation.

D'où suit, qu'il n'y aurait pas abordage, comme le veut la loi, dans le chôc d'un navire, et,

1° Un bateau lavoir;

2° Un bateau dragueur; (1)

3° Un pont établi sur bateaux;

4° Un train de bois;

5° Un ponton, placé sur les rivages des fleuves, pour le service des bateaux à vapeur et destiné à faciliter l'embarquement ou le débarquement des voyageurs ou des marchandises;

6° Des bains flottant sur rivière (2).

Seconde Observation.

23. — Il faut en outre que les navires qui se heurtent, soient tous deux dans des conditions de navigabilité.

---

(1) Ce n'est pas un bateau affecté au transport des personnes ou des marchandises, nonobstant le nom qui lui a été donné de *bateau dragueur*, c'est une machine destinée uniquement à nettoyer ou creuser le lit des fleuves ou des canaux et les bassins des ports. — Ce qu'on appelle bateau, n'est qu'un des éléménts qui entrent dans la construction de la machine. — Ces motifs ont déterminé le Tribunal de la Seine, par un jugement du 4 juin 1851, à décider que la vente d'un bateau dragueur n'est pas assujettie à un droit fixe d'enregistrement comme les bateaux, mais à un droit proportionnel comme meuble. (*Journal des Notaires*, n° 14,398.)

(2) Leur destination est étrangère au commerce maritime et à la navigation. Ils sont à poste fixe et servent souvent de domicile à ceux qui les exploitent. Cela est si vrai, qu'ils ne sont pas considérés comme bateaux, que, dans le cas de vente, ils sont soumis au droit proportionnel comme meubles, et non au droit fixe comme bateaux ou navires. (*Délibération de la Régie, du* 14 *juillet* 1852. — DALLOZ, 1834, *p.* 52, 3° *partie*.)

D'où suit, qu'il n'y aurait pas encore d'abordage dans le sens légal, entre un navire et,

1° Un autre navire échoué;

Le capitaine pourrait avoir une action contre l'administration, dont les agents auraient négligé de signaler l'existence de ce navire, contrairement aux règlements de la police des eaux;

2° Un navire naufragé;

Ce navire est à la merci des vents et des flots et abandonné de son équipage; il échappe à l'action de son propriétaire et à son pouvoir.

TROISIÈME SECTION.

Classification des Abordages.

24. — L'Ordonnance de 1681 ne reconnaissait que deux espèces d'abordage, celui qui était fortuit (*Art. 10, titre* 7, *liv. 3*) et celui qui arrivait par la faute de l'un des capitaines (*Art. 11.*)

La loi nouvelle en compte trois :

1° L'abordage fortuit ou de force majeure;

En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, le dommage est supporté, sans répétition, par celui des navires qui l'a éprouvé. (1er § *de l'Art. 407 du Code de Com.*)

2° L'abordage par quasi-délit;

Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé. (2° § *de l'Art. 407.*)

3° L'abordage douteux ;

S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert. (3° § *de l'Art. 407.*)

25. — Une erreur a été commise par M. PARDESSUS, dans sa classification :

« Il existe, dit-il, trois espèces d'abordage, celui qu'on peut nommer abordage par *force majeure.*

» Celui dont la cause est inconnue, quoiqu'il soit probablement le fait de quelqu'un, ce qu'on peut appeler *abordage fortuit.*

» Enfin, l'abordage par faute d'un auteur connu, ce qu'on pourrait nommer *abordage par quasi délit.* » (PARDESSUS, *t.* III, *p. 90. — N° 653.*)

Ce que M. PARDESSUS désigne comme abordage fortuit, n'est autre chose que l'abordage douteux, et les abordages par force majeure et fortuit se confondent et n'en forment qu'un seul.

26. — L'ordre dans lequel sont placés les différents abordages est une indication des règles à suivre. La première règle est que tout abordage est présumé fortuit, jusqu'à preuve contraire.

La seconde règle : que c'est à celui qui écarte tous cas fortuit ou de force majeure, et attribue la faute du sinistre à l'autre capitaine qu'incombe la preuve de son allégation.

La troisième règle : qu'on suppose la faute commune, lorsque, hors le cas fortuit, la preuve d'une faute n'est pas faite.

27. — Une expertise démontre que les deux capitaines sont en faute, sans pouvoir fixer le Tribunal sur celui qui aurait le premier occasionné le sinistre, dans quelle catégorie ranger cet abordage et les capitaines ayant des torts réciproques à se reprocher, comment ordonner la réparation du dommage ?

Chacun supportera-t-il sa perte, ce qui serait procéder, comme dans le cas d'abordage fortuit et ce qui se passerait, comme le veut M. PARDESSUS, *p. 89, t.* III. « S'il est prouvé qu'il y a faute des deux parts, chacun supporte sa perte. » (*Opinion conf.,* ROGRON, *sur l'art. 407.*)

Ou fera-t-on une masse de toutes les avaries, pour être supportée par égale portion entre les deux navires?

L'opinion de M. PARDESSUS me paraît inadmissible au point de vue de l'équité. S'il n'y a point de cas fortuit, la faute est censée commune, et dès lors il faut supposer que les deux capitaines ont contribué au dommage dans la même proportion. Cela posé, en laissant à chacun ses dépenses, il serait injuste de ne faire supporter à l'un qu'une faible dépense comparativement à celle de l'autre. La logique veut qu'on procède, comme dans la circonstance d'un abordage douteux.

28. — En Hollande, le dommage est supporté comme s'il y avait abordage fortuit, avec cette différence que les capitaines, contrairement à ce qui se passe en France, sont responsables envers les armateurs et les propriétaires des marchandises, parce qu'ils sont en faute. (*Art. 535.*)

29. — En Prusse, il est d'usage de répartir les avaries sur les capitaines, en proportion de la gravité de la faute attribuée à chacun d'eux.

Art. 1930, *sect.* XII, *tit.* VIII, 2e *partie*. — Si l'un et l'autre patron ont donné lieu au dommage par leur faute, il y a lieu d'appliquer ce qui est prescrit, 1re *partie*, *titre* VI, *Art. 22.*

Et ce dernier article est ainsi conçu :

« Lorsque deux ou plusieurs personnes se sont fait tort réciproquement, chacune d'elles répond à l'autre des dommages causés proportionnellement à l'inculpation qui retombe sur elle. »

QUATRIÈME SECTION.

De l'Abordage fortuit.

30. — L'abordage est fortuit :

1° Lorsqu'il y a force majeure, c'est-à-dire qu'il survient un accident auquel on ne peut pas résister; par tempête, coup de vent, etc.

2° Lorsqu'il y a *cas fortuit*, c'est-à-dire un événement que la prudence humaine ne saurait prévoir, ou qui, étant dans les prévisions humaines, est entouré d'une telle incertitude qu'on ne peut pas dire qu'il y ait prévision.

31. — L'exception du cas fortuit serait rejetée :

1° Si l'événement pouvait être évité;

2° Si l'événement avait été précédé de quelque faute.

On présume alors que la faute qui a précédé immédiatement un cas fortuit, en a été la cause ou l'occasion. (*Casa Regis, Disc. 19, N° 25.* — Massé, *t.* vi, *p. 296.*)

32. — S'il n'y a ni faute ni imprudence à reprocher au capitaine, auteur d'un abordage, et si, dans la manœuvre qui a amené la rencontre, il n'y a pas eu de contravention aux règlements, l'abordage est réputé fortuit.

« Un bateau à vapeur, après avoir été contraint d'abandonner quelques instants la rive droite d'un fleuve qu'il descendait et de se rapprocher de la rive gauche, afin de tourner un bateau plat, reprit aussitôt sa droite à la vue d'un autre bateau à vapeur et qui remontant le fleuve à gauche, se trouvait caché jusque-là par un coude du fleuve.

Le bateau remontant dans la conviction que l'autre

conserverait sa gauche, se rejetta sur la rive droite du fleuve pour livrer passage : tous deux, à une distance très-rapprochée l'un de l'autre, se portèrent en même temps sur la même rive, et le bateau descendant qui avait reçu son impulsion, n'ayant pu ralentir sa marche à cause de la rapidité du courant, heurta violemment le navire remontant.

On objectait, qu'en réalité le bateau dont le choc avait causé l'avarie était en contravention, puisqu'au moment des manœuvres simultanées qui avaient occasionné le choc, il ne se trouvait pas sur la ligne qui lui était assignée et avait ainsi mis l'autre bateau qui longeait cette ligne, conformément aux règlements, dans la nécessité de se jeter sur la ligne opposée pour éviter une rencontre qui n'avait eu lieu que parce que les deux bateaux avaient exécuté ensemble la même manœuvre.

Arrêt de la Cour de Lyon, du 15 Février 1850.

Attendu en fait qu'il résulte des enquête et contre-enquête, que le 11 février 1848, le *Sirius* descendait le Rhône en suivant la ligne droite, lorsque, sur les cinq heures du soir, il arriva devant l'île d'Aramon, à un endroit où le fleuve présente un coude qu'il était obligé de tourner; qu'il trouva alors devant lui et dans la ligne de sa marche, un bateau plat, appelé *sapine*, et chargé de marchandises, qui serrait de trop près la rive droite pour qu'il pût espérer pouvoir se placer entre cette rive et ce bateau; qu'il fut donc obligé, pour ne pas faire couler la sapine, ce qui aurait infailliblement eu lieu, s'il eut continué de marcher sur la rive droite, de se porter sur la rive gauche pour éviter de la rencontrer sur son passage; qu'il s'est maintenu pendant quelques instants par la force du courant, dans cette nouvelle position, mais qu'il reprit bientôt la direction qui devait le ramener sur la rive droite, qu'il venait à peine de quitter; que ce fut à ce moment seulement qu'il aperçut

devant lui, à une distance d'environ 100 mètres, le bateau à vapeur le *Neptune* qui remontait le fleuve; que le capitaine du *Sirius* s'empressa alors, pour éviter une rencontre avec le *Neptune*, de commander des manœuvres dans le but de suspendre ou d'arrêter sa marche, si cela était possible, mais que la rapidité du fleuve rendit ses efforts impuissants et que dès lors, par la direction qu'avait prise le *Neptune*, une rencontre entre les deux bateaux devenait inévitable; qu'en effet, s'il est constant que le *Neptune* avait d'abord remonté le fleuve en longeant la rive gauche, il est également parfaitement établi, qu'au moment où il avait aperçu le *Sirius*, il s'était écarté de cette rive, que les règlements et les usages lui assignaient pour se rapprocher de la rive droite quils lui interdisaient; qu'il continua à marcher vers la rive droite, malgré la direction nouvelle du *Sirius* vers cette rive, et quoique les règlements et l'usage lui commandassent de conserver, dans cette circonstance, sa position sur la gauche et même de s'arrêter; que c'est par cette imprudente et fausse manœuvre qu'il a fini par occuper de toute sa longueur une grande partie de la largeur navigable du Rhône, rétréci en cet endroit par des graviers, et qu'il a pu dans cette position recevoir le choc du *Sirius* qui n'était pas parvenu, à raison de la rapidité du fleuve, à ralentir sa course; que cette rencontre s'est effectuée sur la rive droite du fleuve, et que c'est aussi sur le flanc droit du bateau le *Neptune* que le dommage qu'il a souffert a été produit, circonstance qui, à elle seule, signalerait très-visiblement que ce bateau s'était considérablement écarté de la rive gauche.

» La Cour concluait de ces faits, que, d'une part, il n'y avait ni contravention aux règlements, ni faute, ni imprudence à reprocher au capitaine du *Sirius*; que, si des torts pouvaient être imputés à l'une des parties, ce serait au capi-

taine du *Neptune*, qui n'avait pas su conserver la position qui lui était prescrite; qu'en conséquence, le malheur arrivé devait être considéré, comme le résultat de la force majeure et ne saurait donner lieu à aucune action en responsabilité.

Pourvoi de la compagnie générale des bateaux du Rhône pour violation des art. 1383 et 1384 du Code Nap. et 407 du Code de Com. en ce que l'arrêt attaqué a écarté l'action en responsabilité formée par la compagnie demanderesse, sous prétexte que le dommage dont elle se plaignait, était le résultat de la force majeure, bien que la rencontre des deux bateaux n'ait eu lieu que parce que le bateau à vapeur le *Sirius*, au lieu de ralentir sa marche devant le bateau plat qu'il avait à tourner, s'est porté en conservant la même rapidité sur la rive opposée qui lui était interdite, et avait ainsi commis une infraction aux règlements, infraction dont l'avarie soufferte par le bateau le *Neptune*, a été la conséquence directe, ce qui constituait une faute, à la réparation de laquelle la compagnie du *Sirius*, aurait dû être condamnée. Peu importe, ajoutait la compagnie du *Neptune*, que le *Neptune* ait lui-même dévié de sa ligne, en se jetant sur la droite que le bateau le *Sirius* reprenait en même temps, car il ne s'est porté sur cette rive droite que dans la pensée que l'autre bateau conserverait la gauche qu'il occupait mal à-propos et pour éviter son choc. Si la même manœuvre exécutée par les deux bateaux a amené la rencontre, il est manifeste que la responsabilité de l'accident doit retomber sur le capitaine, dont la contravention a rendu nécessaire cette double manœuvre, et que dès lors, il en a été déchargé à tort par l'arrêt attaqué.

Arrêt.

» Attendu que dans l'espèce, les juges de la cause en appréciant, comme ils en avaient le droit, les faits et circonstances constatés par les enquêtes, ont décidé que le capitaine du *Sirius* s'est conformé dans sa conduite et dans la marche qu'il a suivie, aux arrêtés du préfet sur la navigation et à tous les usages constamment adoptés, qu'il n'y a ni faute, ni négligence, ni imprudence à lui imputer; que le malheur arrivé, est le résultat de la force majeure, que l'arrêt ajoute que si des torts pouvaient être imputés à l'une des parties, ce serait au capitaine du *Neptune*, qui n'avait pas su conserver la ligne de direction qui lui était prescrite.

» Attendu que cette décision de la Cour d'Appel de Lyon, n'a nullement méconnu les principes posés dans les articles 1382 et 1384 du Code Nap. et 407 du Code de Commerce : rejette, etc. (*Arrêt de Cassation, du 14 Janvier 1851; Dalloz, 1852 — 1 — 134.*)

33. — Du moment où l'abordage est fortuit, personne n'encourt de responsabilité. Le capitaine qui serait le plus compromis envers les tiers, a une excuse légale à opposer aux réclamations tant du capitaine dont le navire est endommagé que du propriétaire du navire qu'il commande, et des propriétaires de sa cargaison.

34. — En France, si l'abordage est fortuit, le dommage est supporté par le propriétaire de la chose. (1er § *de l'art. 407.* — Delvincourt. 2. 280.

Chacun garde ses avaries, le navire n'a pas plus de répétition à faire envers la cargaison, que celle-ci n'en aurait à faire envers le navire.

La circonstance du cas fortuit ou de force majeure, a mis le capitaine ou l'armateur à l'abri de tout recours de la part des chargeurs.

D'autre part, la cargaison a péri pour son propriétaire, d'après cet adage, *res perit domino.*

35. —Outre les avaries, il y a parfois des dépenses nécessitées pour la conservation, soit du navire, soit des marchandises. —Comment ces dépenses sont-elles supportées?

Les marchandises n'ont à leur charge, que leur entretien pendant les réparations du navire.

Les frais d'entrée au port de relâche ou de sortie, de mise à terre des marchandises, de magasinage, et de rembarquement, enfin les frais de nourriture et de loyer d'équipage, concernent le navire, ou l'armement.

36. — L'avarie résultant du cas fortuit ou de force majeure étant simple et particulière, les propriétaires de marchandises non avariées ne contribuent pas à la perte ou aux avaries des marchandises du même bord. (*Opin. conf.* FAVARD DE LANGLADE.)

La disposition est la même en Prusse. (*Art. 1928.*)

L'avarie est au contraire, grosse ou commune, en Angleterre, à Hambourg et en Suède.

En Portugal, elle n'est considérée telle, que dans le cas prévu par l'art. 1581.

37. —La législation française est suivie en Belgique, dans les États-Romains, en Grèce, aux îles Ioniennes, dans la république d'Haïti, dans le royaume Lombardo-Vénitien, dans les Deux-Siciles, en Pologne, en Sardaigne et dans la principauté de Valachie.

38. — On fait supporter différemment le dommage dans le Code Hollandais, pour le cas de force majeureet le cas fortuit proprement dit.

S'il y a force majeure, chaque navire garde ses avaries.

Art. 536. — En cas d'abordage d'un navire par un accident purement fortuit, le dommage est supporté par celui des navires qui l'a éprouvé, sauf les dispositions de l'art. 540. (*Trad.*, Vict. FOUCHER.)

Art. 537. — La disposition du précédent article est aussi applicable au cas où les deux navires n'ont pas de chargement. (*Ibid.*)

Art. 542. — Si un navire à l'ancre ou amarré dans le port, sans se détacher et par l'impétuosité des eaux d'une tempête ou autre force majeure, endommage d'autres navires qui se trouvent près de lui, les dommages qui en résultent sont supportés par le navire endommagé, comme avarie particulière. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

S'il n'y a qu'un événement fortuit, la loi dispose autrement.

Art. 540. — Si un navire sous voile ou flottant, endommage par abordage un autre navire qui est à l'ancre ou amarré dans un lieu convenable et que l'abordage ait été fait sans la faute du capitaine ou des gens de l'équipage du navire abordant, le navire qui était à la voile ou qui flottait supportera *la moitié* du dommage du navire qui était à l'ancre ou amarré et du chargement, sans que ce dernier navire soit tenu des dommages arrivés à l'autre et à son chargement.

Ces dommages et intérêts sont répartis par forme d'avarie grosse, sur le navire et le chargement. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

39. — Les mêmes dispositions se retrouvent dans le Code Portugais. (*Art. 1575 et 1581.*)

40. — Ce principe qui tend à laisser à la charge de chaque navire, les avaries qui sont le résultat du hasard, est admis en Russie.

Art. 845. — Lorsque par suite de brouillards épais, de pluies, de tourmente ou de tout autre accident pendant la nuit,

deux navires se heurtent l'un contre l'autre, les dommages éprouvés par tous les deux, sont supportés chacun en ce qui le concerne. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

Art. 835. — Si deux navires sous voiles se choquent par un hasard inévitable et sans qu'il n'y ait de faute, ni d'un côté ni de l'autre, et que le choc occasionne un dommage, le naufrage ou la perte de l'un ou des deux navires ou chargement, le capitaine, le pilote et deux hommes de l'équipage déclareront, sous la foi du serment, que les choses n'ont pas pu avoir lieu autrement. Ce dommage est alors considéré comme une avarie simple et particulière, et chacun supporte séparément le dommage qu'il a éprouvé. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

Il y a néanmoins exception dans le cas suivant :

Art. 840. — Si un navire est en rade et que le gros temps détache un câble et fasse heurter le navire contre un autre navire, l'armateur est tenu de supporter, outre ses propres avaries, la moitié de celles qu'il aura causées à l'autre bâtiment ; en cas d'imprudence ou défaut de précautions, il devra supporter le dommage en entier. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

41. — Si, dans l'art. 407, cette règle était précisée pour les navires, que chacun supporterait ses avaries, c'est qu'on apportait un changement à la législation ancienne, qui avait ordonné pour le cas fortuit le partage des avaries entre les deux navires.

Relativement à la cargaison, il était inutile de rappeler une règle qui était déjà établie par le droit commun.

42. — L'art. 10, livre 3, t. VII de l'ordonnance de 1681, était en effet ainsi conçu :

« En cas d'abordage de vaisseaux, le dommage sera payé également par les navires qui l'auront fait et souffert, soit en route, en rade ou au port. »

Ainsi, lorsqu'il n'était point justifié qu'il y eût une faute imputable à l'un des capitaines ou aux gens de son équipage, et alors que l'abordage était fortuit, ou qu'il arrivait dans les circonstances qui rendent l'abordage douteux, le dommage arrivé à l'un des vaisseaux, était payé également par le navire qui l'avait fait et par celui qui l'avait souffert, ou il était fait une masse des dommages arrivés aux deux vaisseaux pour être supportée par chacun d'eux dans la même proportion.

Sur ce point, l'ordonnance de 1681 s'était écartée du droit romain, qui n'assujétissait chaque propriétaire à supporter le dommage, par moitié, que dans le cas où l'on ignorait par la faute de quel capitaine, l'abordage avait été causé, laissant, pour l'abordage fortuit, la perte à chacun, sans répétition vers l'autre capitaine.

Dans notre article 407, il faut voir l'introduction d'un droit nouveau, conforme au droit romain, ou plutôt le retour à une disposition fondée sur la raison et l'équité, et qui était autrefois suivie par les rédacteurs des us et coutumes de la mer.

43. — En consultant Valin et Emerigon, on s'aperçoit d'un dissentiment entr'eux sur l'interprétation de l'art. 10 de l'ordonnance de 1681.

Valin pensait que l'abordage fortuit avait été prévu dans cet art. 10, et le cas échéant, qu'il fallait faire une masse des avaries, pour les faire supporter à chaque navire, dans une égale proportion.

Après avoir fait ressortir la différence qui existait entre l'ordonnance et le Droit Romain, il ajoutait :

« La décision de notre article est pour tout *abordage fortuit* et qui n'a pu naturellement être évité soit en route, en rade ou au port. » (Valin, *t.* II, *p. 178.*)

Emerigon professait une opinion contraire :

« Si l'abordage n'est pas arrivé par cas fortuit, et qu'il soit impossible de savoir par la faute de qui, c'est alors le cas de partager le différend et de faire supporter la moitié du dommage à chacun des deux navires. Tel est le sens de l'art. 10 des avaries. » (*T.* I, *p. 413.*)

Il appliquait cet article à l'abordage que nous qualifions douteux, et, suivant lui, l'ordonnance avait omis de s'expliquer sur l'abordage fortuit, qui alors se trouvait régi par le droit commun. (*T.* I, *p. 409.*)

Aussi disait-il :

« L'abordage arrivé par fortune de mer, sans la faute de personne, est avarie simple; chaque navire garde le mal qu'il a reçu; les assureurs respectifs en sont responsables vis-à-vis des assurés, et il n'y a ni garantie ni contribution entre les navires qui ont été entraînés l'un contre l'autre par la violence des flots. »

Il admettait par conséquent trois espèces d'abordage : celui qui arrive par cas fortuit, celui qui arrive par la faute de quelqu'un, et celui qui arrive sans qu'on puisse savoir par la faute de qui.

Pour repousser l'inapplicabilité de cet article 10 à l'abordage fortuit, il citait la jurisprudence connue à cette époque et l'on voit que, d'après un arrêt du sénat de Naples du 12 octobre 1627, un arrêt du parlement d'Aix rendu en 1727, et une sentence de l'amirauté de Marseille du 16 novembre 1733, les capitaines avaient été mis hors de cour et de procès.

44. — Les rédacteurs du Code de Commerce ont pensé comme Emerigon, que l'ordonnance de 1681 n'avait pas mentionné l'abordage fortuit.

M. Maret, dans son discours sur l'exposé des motifs, s'exprimait ainsi :

« L'ordonnance avait statué sur deux cas : l'un, quand

l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines; l'autre, quand il y a doute; il en est un troisième, quand l'abordage est un effet du hasard, qu'on ne peut imputer ni à l'intention ni à la maladresse ni à la négligence de personne, alors c'est un événement dont quelqu'un peut souffrir, mais dont nul ne peut répondre; la loi ajoute aux dispositions de l'ordonnance. »

45. — Dans les législations étrangères, si le navire ne supporte pas ses avaries comme nous venons de le voir, pour la France et certains États,

Ou les avaries sont mises en commun ainsi que cela se pratiquait en France sous l'empire de l'Ordonnance de 1681,

Ou l'un des navires ne rembourse que la moitié du dommage essuyé par l'autre.

46. — Les principes de l'Ordonnance de 1681 ont été conservés en Prusse dans les cas suivants :

1° Lorsque le navire étant à l'ancre ou amarré, a essuyé de la part d'un bâtiment qui naviguait, le patron de celui-ci prouve qu'il a été forcé à ce choc par des circonstances inévitables. (*Code Général, Art. 1916, 2e part., titre* VIII, *section* XII.)

2° Si deux bâtiments à l'ancre ou amarrés, sont portés l'un contre l'autre, par les flots ou la violence des vents, de sorte que l'un ou tous les deux éprouvent quelque dommage par le choc ou la pression de l'autre (1923.)

3° Si deux navires au mouillage étant détachés au même instant viennent à se choquer et s'il en résulte pour l'un ou l'autre ou tous deux quelque dommage (1924.)

4° Si le navire s'est détaché et a été heurter les autres, sans qu'il y ait eu faute grave du patron (1926.)

Les dommage et préjudice essuyés par l'un ou l'autre, ou par les deux navires doivent être comptés et calculés en masse. Chaque navire supporte la moitié du tout (1911 et 1912.)

Et le dommage causé aux marchandises est réputé avarie particulière (1928.)

47. — On procède de la manière suivante en Suède, en Danemarck et à Hambourg.

Suède. — En cas d'abordage des deux navires, se heurtant par l'effet du hasard, le dommage causé par cette rencontre est partagé comme grosse avarie, par moitié sur la valeur des deux navires avec leurs chargements et les frets. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

Danemarck. — En cas d'abordage, les patrons et gens d'équipage devront prêter le serment que l'accident a été fortuit; dans ce cas le dommage sera supporté d'une manière égale par les deux navires, soit que l'accident ait eu lieu de jour ou de nuit.

Lorsque le navire qui fait voile et a heurté l'autre navire, est endommagé lui même il doit supporter son propre dommage; si l'accident a été causé par force majeure, le dommage sera payé par les deux navires sur une décision d'arbitres. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

Hambourg. — Si un navire loin de la côte est rencontré heurté ou choqué par un autre navire, au point d'être brisé ou coulé bas, ou s'ils courent l'un contre l'autre, et éprouvent des avaries par suite de leur rencontre, le dommage causé doit, comme dans tous les cas d'avaries communes, peser sur les deux navires, leurs marchandises et le fret, et être réparti par moitié. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

48. — La charge des avaries, varie dans certains États,

Selon que l'un des navires est à la voile ou flottant, tandis que l'autre est à la cape, ancré ou amarré.

Selon que les deux navires qui s'entre-choquent sont à l'ancre.

Ainsi, nous avons déjà exposé qu'en Hollande, lorsqu'un navire sous voile, en aborde un autre à l'ancre ou amarré,

sans qu'il y ait faute du capitaine abordant, le navire ne supportait que la moitié du dommage arrivé au dernier.

En Portugal, si un navire occasionne un dommage à un autre navire, à l'ancre ou amarré, et que le choc n'ait pas lieu par le fait du capitaine ou des gens de son équipage, l'autre navire paiera la moitié du dommage du navire ancré ou amarré et de son chargement, sans responsabilité de la part de celui-ci pour les dommages éprouvés par l'autre navire ou son chargement.

Ce dommage sera réparti comme avarie grosse entre le navire et le chargement.

Cette indemnité ne sera pas accordée, si le capitaine du navire amarré a pu éviter le choc ou affaiblir le dommage en manœuvrant ou en levant son ancre ; s'il ne l'a pas fait, le capitaine du navire abordant, a droit de l'attaquer en dommages et intérêts (1581. — *Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

En Suède, si un navire faisant voile heurte, sans qu'il y ait faute du capitaine, un autre navire à l'ancre, le premier paie au second la moitié du dommage qu'il lui a occasionné et supporte son propre dommage, mais le navire à l'ancre supporte son propre dommage, s'il a pu l'éviter.

En Danemarck, si un navire se détache de son ancre par l'effet de la tempête ou de toute autre force majeure, ou a heurté un autre navire sans qu'on puisse prouver qu'il y ait de la faute du patron, le dommage commun sera estimé à dire d'experts. Si le navire détaché est seul endommagé, l'autre ne contribuera pas à la perte. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

Lorsque deux navires amarrés s'entre-choquent, voici ce qui est décidé en Suède :

« Lorsqu'un navire à l'ancre est chassé de ses ancres et qu'il heurte un autre bâtiment, il paie à celui-ci la moitié du dommage qu'il lui a fait éprouver et supporte son propre dommage ; si les deux navires ont été simultanément

chassés de leurs ancres, chacun d'eux paie la moitié de l'avarie. » (103. — *Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

49.—Suivant VOET. (*In Pand.*, *lib.* IX, *t.* II, *N°* 15.) Lorsque l'abordage a lieu en mer sans faute d'aucun des patrons, l'estimation des marchandises avariées doit entrer dans le compte des dommages qui est payé en commun; mais il n'en est pas de même, lorsque l'abordage a lieu dans un fleuve. La perte est sans répétition pour les propriétaires des marchandises.

DAVIEL, *Cours d'Eau*, *t.* I, *p.* 266, fait observer avec raison que VOET ne donne aucun motif de cette distinction.

CINQUIÈME SECTION.

De l'Abordage par quasi-délit.

50. — Il y a abordage par quasi-délit, dès qu'une faute peut être reprochée à un auteur connu.

51. — La faute, proviendrait-elle des gens de l'équipage, par exemple, si un ordre donné par le capitaine n'avait pas été compris ou qu'il ait été mal exécuté, qu'elle n'en retombe pas moins sur le capitaine.

On pourrait croire que la loi n'a prévu que le cas de faute personnelle du capitaine; elle dit, en effet : si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, etc., et elle n'ajoute point : ou des gens de l'équipage, ce qui laisserait supposer que les ordres du capitaine étant méconnus, l'abordage arriverait ainsi par cas fortuit.

C'est sans doute sous l'influence de cette idée, que le

Tribunal de Commerce de Marseille, par jugement du 22 décembre 1824, a réputé fortuit un abordage, parce que le commandement donné, par le capitaine, à temps et à distance convenable, pour approcher son navire d'un autre, afin de prendre langue, avait été mal entendu et exécuté en sens contraire par le timonnier. (GOUJET *et* MERGER, — *Avarie, n° 132.*)

M. DALLOZ a critiqué à bon droit cette décision : l'abordage provenant de la faute d'un homme de l'équipage, c'est-à-dire d'un individu des faits duquel le capitaine est garant (1384 du Code Nap.), doit être assimilé, quant à la responsabilité civile en résultant, à l'abordage causé par une faute du capitaine lui-même. (*Nouv.*, DALLOZ, *p. 529.*)

52. — Le Code Hollandais a été plus complet dans sa rédaction.

Si un navire en aborde un autre par la faute du capitaine ou *des gens de l'équipage*, le dommage entier causé au navire abordé et à son chargement doit être supporté par le capitaine du navire qui l'aura causé. (*Art. 534, trad.* Vict. FOUCHER.)

53. — Le capitaine, qui est en faute, répond non-seulement du dommage causé aux navires, mais encore aux effets de leur chargement. (VALIN, *t.* II, *p. 183;* — BOULAY-PATY, *t.* I, *p. 404;* — EMÉRIGON, *t.* I, *p. 414;* — DELVINCOURT, *t.* II, *p. 280.*)

54. — On ne limite pas expressément le dommage aux deux navires qui s'entrechoquent et à leurs chargements.

Il peut encore arriver que le heurt occasionne d'autres avaries à des navires qui seraient en couple ou amarrés près de celui qui serait abordé, la réparation en est également due par celui qui est en faute.

55. — C'est la conséquence de ce principe écrit dans tous les codes, que tout fait de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. (*Art. 1382 du Code Nap.*)

Néanmoins, lorsque pour éviter un naufrage imminent, on coupe les câbles d'un autre navire, on ne répond ni de ce dommage ni de ses suites, parce que sans être coupable d'aucune faute, on a obéi à la plus impérieuse de toutes les lois, celle de la nécessité. (DAGEVILLE, *art. 407;* — DELVINCOURT, *t.* II, *p. 278;* — VALIN, *t.* II, *p. 183;* — PUFFENDORF, *livre* II, *ch.* VI, *sect.* VIII.)

56. — Le principe de l'art. 1382 se trouve reproduit dans toutes les législations étrangères.

On lit dans le Code Russe :

« La perte provenant du dommage est supportée par celui qui l'a occasionnée. » (*Art. 834, trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

57. — On ne rencontre une disposition, non pas contraire, mais mitigée, qu'à Lubeck.

« Tout navire qui heurte fortuitement un autre navire doit lui payer la moitié du dommage, si le fait a eu lieu d'une manière repréhensible.

« Il en est de même, lorsqu'en entrant dans un port, ou il ne baisse pas ses voiles, ou ne jette pas l'ancre, ou lorsque en sortant, il met à la voile, avant d'être hors du port. » (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

58. — La réparation à laquelle est tenu l'auteur d'un sinistre ne consiste que dans le remboursement du dommage causé au navire et au chargement.

Aucune peine correctionnelle n'est prononcée contre le capitaine, à raison de la destruction totale ou partielle de la propriété d'autrui.

On ne voit, dans ce fait, qu'un simple quasi-délit, commis sans intention de nuire et ne pouvant donner naissance qu'à une action civile.

En Suède, le capitaine est soumis non-seulement à la réparation du dommage, mais à une peine corporelle, et

pour s'y soustraire, il est obligé de prêter serment, lui et les gens de son équipage, qu'ils n'ont pas agi méchamment.

59. — En première ligne, le capitaine est garant de ses actes.

Mais à défaut de remboursement du dommage par le capitaine, le navire en répond. (*Art. 216 du Code de Com.*)

60. — Voici la disposition du Code Russe :

« Si deux navires naviguant en sens divers, les deux capitaines, par entêtement, ne veulent pas se céder la place, que l'un des deux navires heurte l'autre, et que le choc cause un dommage à l'un des navires ou à tous deux, le capitaine obstiné supporte le dommage qu'il a essuyé; si la marchandise chargée à bord des deux navires ou de l'un d'eux a souffert quelqu'avarie, il paie le dommage au propriétaire de la marchandise, en proportion de ses gages et du prix du bâtiment, et si ces gages sont insuffisants, l'armateur ou les armateurs complètent le surplus. » (*Art 836. Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

61. — Le chargement du navire qui est en faute, ne répond pas du dommage envers l'autre navire.

Même disposition en Danemarck.

Si l'abordage a été occasionné par un navire arrivant à pleines voiles, sur un bâtiment en rade ou dans un port, par la négligence ou l'imprudence du capitaine, le capitaine sera responsable du dommage; s'il ne peut le payer, le navire devra en répondre *mais non les marchandises.* (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

Il en est différemment à Hambourg.

Si le capitaine du navire endommagé prouve que l'autre navire a volontairement causé son avarie, le capitaine coupable, s'il ne peut se justifier, doit payer le dommage sur la valeur du navire *et de son chargement.* (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

62. — En aucun cas, le chargement ne contribue aux avaries arrivées aux marchandises du même bord.

En Angleterre, le chargement y contribue.

ÉMÉRIGON, t. I. p. 414, s'explique ainsi :

Si l'abordage est arrivé par la faute d'un des navires, le dommage causé aux marchandises doit être payé par le navire qui est convaincu de faute, sans que les marchandises chargées dans ce dernier vaisseau, y contribuent en rien.

Bona vero mercatoris libera maneant, dit le Droit Anséatique, t. X. art. 2. — En effet, si elles ont elles-mêmes reçu du dommage, il doit être réparé par le navire à qui la faute est imputée.

63. — Ce n'est point seulement la faute lourde qui engage la responsabilité du capitaine, mais la faute la plus légère. (*Levissima culpa.*)

64. — Dans certains États, la faute est punie à raison du plus ou moins de gravité et suivant qu'elle est lourde ou légère, la réparation est entière ou fractionnée.

Par exemple, en Prusse, le capitaine ne supporte la totalité des avaries qu'en cas de faute grave.

Si l'abordage a été occasionné par dol ou faute grave de l'un des patrons, celui-ci est tenu de supporter seul son dommage et de réparer complétement celui de l'autre. (*Code Général, art. 1913, 2e partie, t.* VIII, *section* XII.)

Quand la faute est légère, la loi est moins rigoureuse.

Si deux navires, ayant leurs voiles déployées, viennent à s'aborder ou se heurter en mer, *sans faute grave des patrons*, les dommage et préjudice essuyés par l'un ou l'autre ou par les deux navires doivent être comptés et calculés en masse. (*Code Général, 1911.*)

Chaque navire supporte la moitié du tout. (1912.)

Si les marchandises, dans l'espèce de l'art. 1911, ont

aussi éprouvé quelque dommage, il n'y a pas lieu de le porter en compte, mais un tel dommage est réputé avarie particulière. (1928.)

Code Russe. Si le navire est forcé d'entrer dans un port, et qu'avant que les gens de l'équipage se soient retirés, il heurte un autre navire à l'ancre dans le port, et que le choc lui cause un dommage, l'armateur doit payer la moitié de la perte éprouvée par le navire qui a été heurté, ou par la marchandise qui est à bord. (*839. Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

65. — Il n'est pas besoin, dit EMÉRIGON, que la faute ait nécessairement donné lieu au sinistre, il suffit qu'il soit possible qu'elle l'ait occasionné. (EMERIGON, *t.* I, *p. 364.*)

Advertendum est non esse necessarium quod culpa sit precisè ordinata ad casum, sed sufficere quod secundum possibilitatem actûs, dicatur ordinata nempè; quod possibile sit è causâ illâ, effectum sequi, etc. (Casa Regis. Disc. XXIII, N°s 52 et suivants. Disc. I, N° 82. Disc. X, N° 7. Stracha de nautis, part. IV, § I, N° 2.)

Sous le Code actuel, la démonstration de la faute doit être complète, si non l'abordage est déclaré douteux.

66. — Toute faute d'un capitaine ne lui serait pas reprochable, si elle avait été précédée d'une faute plus grave commise par l'autre capitaine, et le dommage resterait à la charge de celui qui aurait été reconnu ou déclaré le premier en faute.

67. — On ne considère pas en faute le capitaine qui, ne pouvant manœuvrer autrement, sans courir le risque de faire échouer son navire, prend une route qui le jette sur un autre navire ; ici, la nécessité fait loi, s'il n'avait pas une voie plus commode ; car il est permis de sauver son bien, au détriment du bien d'autrui.

68. — Il est, pour ainsi dire, impossible de préciser toutes les circonstances dans lesquelles un capitaine est réputé en faute.

Quoiqu'il en soit, on peut dire d'une manière générale que le capitaine est coupable, toutes les fois qu'il a fait ce qu'il ne devait pas faire, ou qu'il n'a pas fait ce qu'il devait faire.

Ainsi, l'action ou l'inaction peuvent être également répréhensibles.

En effet, celui qui prouve qu'il n'eût tenu qu'à l'autre capitaine d'éviter l'accident, ne sera pas réputé en faute, quoiqu'il soit l'auteur de l'accident. (PARDESSUS, *t.* III, *p. 88.*)

Chacun est responsable, dit MASSÉ (*t.* VI, *p. 295*), non-seulement du dommage qu'il cause par son fait *committendo*, en faisant ce qu'il ne doit pas faire, mais aussi du dommage qu'il cause par négligence, *omittendo*, en ne faisant pas tout ce qu'il doit faire.

CUJAS avait dit : *Et non facere, facere est; qui enim non facit, hoc facit ut nolit facere; privatio autem actionis, est actio.*

69. — Au sujet de l'inaction, notre Code n'a pas de dispositions spéciales, comme en renferment les Codes prussien, hollandais et portugais.

Code prussien. — Le patron qui est stationnaire, s'il pouvait éviter le danger et qu'il ait omis par dol ou par faute grave, ce qui était convenable à cet effet, est tenu de réparer le dommage. (*Art. 1917.*)

Code hollandais. — Il n'y a pas lieu à dommages et intérêts, si le capitaine du navire amarré, avait pu prévenir l'abordage ou en diminuer le dommage en relâchant les câbles ou coupant ses amarres, s'il a pu le faire sans danger, et s'il ne l'a pas fait après en avoir été requis à temps par le capitaine du navire abordant. (*Art. 540 trad.* Victor FOUCHER.)

Code portugais. — Même disposition.

La jurisprudence a consacré ces principes en France.

« Attendu qu'il y a des obligations réciproques tant du

patron ou capitaine abordeur que du côté de l'abordé, que soit en faisant route, soit à l'ancre sur une rade ou dans un port, le capitaine abordé doit, dans l'intérêt commun, faire tout ce qui dépend de ses forces et moyens pour éviter l'abordage et sa responsabilité ne peut cesser qu'en présence d'un cas fortuit ou d'une force majeure irrésistible. Que le sieur Lucas était gravement en faute, en abandonnant son allége, au milieu du port, en dehors des rangs, frontant le chenal et à l'heure de la marée, sans personne à bord pour la défendre et la protéger; que dans la supposition d'un abordage du fait de l'*Emile*, un seul homme se portant au devant pouvait en raison de l'état de la mer et du vent, empêcher le choc ou l'amoindrir de manière à ce qu'il ne pût produire aucun dégat.

(*Jugement du Tribunal de Nantes, du 24 Janvier 1852.*)

70. — Il conviendrait de ranger dans trois classes les fautes du capitaine.

Ce dernier agira

Ou par impéritie,

Ou par imprudence, négligence, défaut de vigilance, ou de précautions,

Ou par inobservation des règles établies par un usage général ou local.

71. — Aucun texte de loi n'a défini le caractère précis de l'imprudence et de la négligence qui donnent lieu à la responsabilité, aussi l'appréciation des éléments de la faute, qui dégénèrent en purs faits de l'homme, a été abandonnée à la prudence et aux lumières des juges. (*Arrêt de Cassation, 14 Janvier 1851.* Dalloz, 1852. 1-135.)

72. — Le défaut de vigilance constitue une faute :

« Considérant que la manœuvre fatale du brick *The Queen* ne peut être attribuée qu'à l'ignorance où ils étaient tous à bord de la position de la toue sur l'avant

navire, faute d'avoir un homme en surveillance à l'avant du navire.

» Que cette mesure de précaution et d'humanité est de la compétence de l'officier commandant à bord et ne concerne pas le pilote, dont toute l'attention est dévolue à la bonne direction de la route, pour éviter les bancs et les rochers et autres obstacles sous marins.

» Attendu que la précaution de placer un homme en vigie, sur l'avant d'un navire faisant route et principalement au déclin du jour et dans la nuit, n'est point un usage particulier à la rivière de Nantes, dans lequel cas, le pilote eut dû en prévenir le capitaine, mais un usage général chez toutes les nations maritimes sur tous les fleuves ou rivières à l'entrée des rades et des ports et même à la mer, dans les parages fréquentés, où deux navires peuvent se trouver à contrebord.

» Attendu qu'il était inutile et d'aucun effet que les hommes de la toue submergée, aperçussent le brick *The Queen* puisque leurs voix ne pouvaient l'atteindre en raison du vent contraire et que tous leurs efforts étaient impuissants pour se retirer en dehors de la direction.

» Attendu qu'un seul homme sur l'avant du brick *The Queen* aurait nécessairement aperçu la toue et d'un geste ou d'une parole aurait immédiatement indiqué le léger coup de barre à donner pour l'éviter.

» Attendu qu'il y a faute de la part du capitaine Hyrwin pour n'avoir pas pris dans son navire faisant route à l'entrée d'un port, une précaution de salut public, impérieusement nécessaire et commandée par un usage général. »

(*Jugement du Tribunal de Commerce de Nantes, du 29 Janvier 1851.*)

73. — Les règlements concernant la navigation maritime ou fluviale sont généralement édictés dans le but d'éviter des collisions entre navires.

Le capitaine qui s'est mis en contravention à ces règlements, est présumé en faute; cette règle n'est cependant pas absolue à ce point, qu'on puisse dire que par cela seul qu'il y a contravention, le capitaine doit être nécessairement en faute.

Quoique repréhensible aux yeux de l'administration, le capitaine n'encourrait aucune responsabilité envers la partie lésée, si la contravention qui lui est reprochée, n'était pas la cause première, directe ou déterminante du sinistre.

Par exemple, les bateaux à vapeur, ont, dans les ports un lieu de stationnement distinct des autres bateaux. Un bateau à vapeur n'est pas dans l'emplacement qui lui est désigné et dont il a la jouissance exclusive; ce fait sera pour l'autorité administrative une contravention, mais dégagé de toutes circonstances qui auraient été de nature à provoquer le sinistre, il ne serait pas susceptible d'assumer sur la tête du capitaine toute la responsabilité d'un abordage, que l'autre capitaine, en l'accostant, aurait pu éviter. (*Art. 51 et 52 de la loi du 23 mai 1843.*)

74. — On peut donc combattre par une preuve contraire la présomption légale de faute qui s'attache à la contravention à un règlement de l'autorité publique, dans ce sens que la partie à laquelle cette contravention est reprochée peut demander à prouver que l'accident a été indépendant de la contravention, et qu'il a eu pour cause, non la contravention elle-même, mais une fausse manœuvre ou une imprudence.

Ainsi jugé dans l'espèce suivante :

Un règlement du préfet de la Haute Saône, porte Art. 14 : les bateaux de service accéléré pourront seuls naviguer pendant la nuit; à cet effet, ils devront porter, à l'avant, des fanaux dont la lumière soit assez vive, pour éclairer les chemins et banquettes de halage, jusqu'au delà des chevaux

de trait ou jusqu'à la distance de 150 mètres. Les autres bateaux et radeaux, ne pourront marcher que depuis une demi-heure avant le lever du soleil, jusqu'à une heure après son coucher.

Le 26 Novembre, à six heures et demie du matin, c'est-à-dire cinquante-huit minutes avant le lever du soleil, trois bateaux appartenant à la dernière catégorie prévue par l'arrêté descendaient la Saône, lorsqu'ils furent rencontrés par le bateau à vapeur le *Dragon*, qui descendait aussi la Saône et qui les fit sombrer.

Les compagnies, par lesquelles ces bateaux étaient assurés actionnèrent le sieur Gauthier, propriétaire du *Dragon*, afin de s'entendre déclarer responsable du sinistre. Ce dernier opposa, que les propriétaires des bateaux sombrés, ayant contrevenu à l'arrêté préfectoral pris dans le but de prévenir les accidents de ce genre, devaient s'imputer à eux seuls, le dommage qu'ils avaient souffert. Les Compagnies demanderesses offrirent de prouver, que l'accident était indépendant de la contravention, et devait être attribué à une fausse manœuvre du bateau le *Dragon*, qui avait voulu dépasser les trois autres bateaux, pour tourner et remonter le courant. Le sieur Gauthier répondit, que l'offre de preuve faite par les Compagnies était non recevable, soutenant que l'infraction commise à l'arrêté préfectoral dominait toute la cause, puisqu'il est évident que, si elle n'avait pas été commise, le sinistre n'aurait pas eu lieu, et que dès lors toutes les conséquences devaient en retomber sur les auteurs de cette infraction.

L'offre de preuve fut accueillie par le Tribunal de Lyon, puis en appel, par un arrêt de la Cour de Lyon, du 11 juin 1851.

« Considérant que, pour apprécier si l'action des Compagnies d'assurances est fondée, il est indispensable de

connaître exactement tous les faits qui se rattachent à l'événement dont s'agit et que les faits cotés par les Compagnies sont pertinents et admissibles. »

Pourvoi du sieur Gauthier pour excès de pouvoir en ce que l'arrêt attaqué a admis la preuve des faits d'imprudence imputés au demandeur dans le but de le rendre passible des suites dommageables d'un sinistre, dont les conséquences devaient au contraire retomber exclusivement sur ceux qui en avaient été victimes, par le motif que ce sinistre avait eu pour cause une contravention, en présence de laquelle le demandeur n'eut pu être actionné qu'autant qu'il aurait agi avec une intention de nuire, qui n'était pas même alléguée.

Arrêt de la Cour de Cassation, du 7 janvier 1852.

Sur le premier moyen tiré, au nom de l'ordre public, de la violation de l'arrêté préfectoral du 25 novembre 1847 sur la navigation du Rhône et de la Saône.

« Attendu que si une contravention à un règlement administratif peut constituer une présomption de faute qui rende le contrevenant passible des conséquences d'un accident, il n'est pas possible d'admettre que cette contravention constitue une présomption *juris et de jure* n'admettant pas de preuve contraire ;

» Que la simple présomption qui résulte de la violation de ce règlement met la partie qui y a contrevenu, dans la nécessité de prouver que le dommage souffert est indépendant de la contravention, et doit être attribué à la faute ou à la négligence d'un tiers ;

» Attendu que la Cour de Lyon, en ordonnant une enquête pour connaître les véritables causes de l'accident dont il s'agit, n'a point entendu écarter de la cause l'application de l'arrêté préfectoral, puisque l'arrêt énonce que les Compagnies d'assurances ne sont admises à la preuve que sauf et sous la réserve de tous les droits et moyens des parties

qui leur demeurent respectivement réservés; que sous ce rapport, l'arrêt attaqué n'a contrevenu ni au règlement administratif ni à la loi. » (DALLOZ, *1852, 1-19.*)

75. — Les propriétaires de navires remorqueurs sont dans l'usage de stipuler qu'ils seront affranchis de toute responsabilité, à raison d'accidents, imputables ou non à leur faute, pouvant résulter des remorquages effectués par eux.

En principe, cette clause est nulle, puisqu'elle va contre la prescription de cette loi d'ordre public, que chacun doit répondre de sa faute, et qu'il n'est permis à personne de se soustraire à la responsabilité qu'il a encourue par son fait.

Toutes les fois qu'il y aura faute prouvée de la part des remorqueurs, ceux-ci, malgré toutes stipulations contraires, en subiront les conséquences.

Ainsi jugé par la Cour de Rouen, le 26 mai 1852. (*Gazette des Tribunaux, 3 juin 1852.*)

76. — Il ne faudrait pas croire que cette clause ne produise jamais aucun effet : elle établit, en faveur de ceux qui l'ont stipulée, une présomption d'irresponsabilité, et, en cas de doute sur la cause des avaries survenues à l'occasion du remorquage, les propriétaires remorqueurs ont le droit de s'abriter derrière cette stipulation, qui les décharge de toute responsabilité.

Ainsi jugé :

« Attendu que les questions qui divisent les parties sont celles de savoir, si l'abordage de l'*Éléonore-Philippine* par le *Boréas*, a eu lieu par cas purement fortuit ou par la faute d'un des capitaines de ces deux navires ou par celle du capitaine remorqueur, ou s'il y a doute dans les causes de l'abordage;

» Attendu qu'il résulte des faits et circonstances du procès que le remorqueur le *Rouennais* se trouvant au milieu du canal de la Seine, derrière l'*Erèbe*, a changé de direction pour

le devancer, soit que la manœuvre fut nécessaire, parce que la marche du *Rouennais* était plus rapide que celle de l'*Erèbe* et qu'elle fut sans péril, parce que la largeur du canal en cet endroit permettait cette déviation, soit au contraire que cette manœuvre fût hasardée dans le seul but de gagner de vitesse un concurrent qui se trouvait devant lui ; que ce changement de route, quelqu'en ait été le motif, a été l'occasion et la cause de l'abordage ; qu'il ne peut donc être attribué à un événement purement fortuit ;

» Attendu que le *Boréas* se trouvait ainsi que l'*Éléonore-Philippine* à la remorque du *Rouennais* ; que tous deux obéissant à la force qui les entraînait, le capitaine du *Boréas* ne pourrait être en faute, qu'autant qu'il aurait fait par lui-même et en dehors de l'action du remorqueur, une manœuvre qui l'aurait jeté sur le bâtiment abordé ;

» Attendu qu'il n'est pas prouvé qu'il n'a pas obéi au commandement, *à babord tout*, donné par le remorqueur, mais qu'il est aussi constant qu'engagé dans un *bouillard* (1) il a été dans l'impossibilité de faire cette manœuvre ;

» Attendu qu'il n'est pas suffisamment prouvé qu'il y ait eu faute de la part du capitaine remorqueur, soit par le changement de direction, soit par le motif qui l'y a déterminé ;

» La Cour écarta l'enquête faite par l'arbitre rapporteur comme irrégulièrement faite, et déclara qu'il y avait doute sur les causes de l'abordage ;

» A l'égard de l'exception opposée par la Compagnie Rouennaise et résultant de la clause des polices, signées par les capitaines remorqués ;

» Attendu en fait qu'il s'agit de la responsabilité du ca-

(1) Tournant d'eau désigné dans la basse Seine, sous les noms de contre-courant, verhole, bouillard.

pitaine du remorqueur, résultant du doute sur la cause de l'abordage, qu'on ne peut contester que par la généralité des termes dont s'est servie la compagnie dans la clause dont il s'agit, elle n'ait voulu se mettre à l'abri des suites d'un tel événement. Que cette clause générale appliquée aux faits de la cause, était licite; que les capitaines ont contracté sous cette condition, qu'ils doivent l'exécuter;

» Dit et juge que les avaries souffertes par le *Boréas* et l'*Éléonore-Philippine*, seront supportées par moitié par les deux capitaines, décharge la compagnie Rouennaise de toute responsabilité. » (*Cour d'Appel de Rouen, 15 Janvier 1846,* Sirey, *1847, 2-347.*)

Autre arrêt de la même Cour, du 8 mai 1845. (*Recueil de cette Cour 1845, p. 214.*)

SIXIÈME SECTION.

De l'Abordage douteux.

77. — L'abordage que nous appelons douteux, n'était pas connu sous l'Ordonnance de 1681, ou du moins, quand il y avait doute sur celui qui en était l'auteur, cet abordage était mis au rang des sinistres qui arrivaient par cas fortuit ou force majeure.

C'est un accident qui aurait pu être évité, autrement d'après notre législation actuelle, il faudrait le considérer comme un abordage fortuit.

Il y a eu faute, mais quel en est l'auteur?

Cette faute a pu être commise, par l'un des capitaines que les circonstances ne signalent pas d'une manière assez

précise ou contre lequel la preuve serait incomplète ou insuffisante, ou encore par les deux capitaines en même temps, sans qu'on puisse, avec une entière conviction, en attribuer la première faute à l'un d'eux. Dès lors, le soupçon plane aussi bien sur le capitaine abordé que sur le capitaine abordant. Dans ces circonstances, il serait injuste de se baser sur des indices incertains, équivoques, ou sur des conjectures qui ne seraient pas des présomptions légales ou reconnues par l'usage; on regarde alors les deux capitaines en faute dans la même proportion. (*Opinion conf.* DAGEVILLE.)

On nomme donc abordage douteux, celui qui ne saurait être attribué à un cas fortuit ou de force majeure, mais qu'on suppose arrivé par une faute commune, ou par la faute de l'un des capitaines sans qu'il soit possible de désigner avec certitude l'auteur.

78. — Si les capitaines se rejettent mutuellement la faute et qu'une expertise ne mette pas les juges à même de vider la contestation, c'est le cas de déclarer les avaries communes et de les mettre à la charge des deux propriétaires comme dans le cas où il y aurait doute. (MONTGALVY *et* GERMAIN, *sur l'art. 407.*)

VALIN, avant ces auteurs, t. II, p. 183, avait dit :

« Rien n'est plus commun, que de voir celui qui se plaint de l'abordage en rejeter la faute sur la partie adverse, et celle-ci lui rétorquer l'argument. Mais par la difficulté de reconnaître de quel côté est la faute, et de juger même si la faute est de nature à mériter que celui à qui elle est imputée supporte le dommage en entier, il arrive presque toujours que le dommage reçu de part et d'autre, est réputé avarie commune. »

C'est aussi ce qu'approuve GROTIUS, au rapport de LOCCENIUS, *de jure marit., liv.* III, *ch.* IX, *N° 11, folio 312.*

79. — Sous le rapport de la clarté, le 3e § de l'art. 407 laisse beaucoup à désirer. S'il y avait doute sur les causes de l'abordage, il y aurait un abordage fortuit. C'est un principe qui domine cette matière, que tout abordage est présumé fortuit, tant que la preuve n'a pas été administrée qu'il y a eu faute de l'un des capitaines. Et, lorsque l'événement ne peut s'expliquer que par une faute et qu'on ne sait pas à qui l'imputer, l'abordage devient douteux, mais ce doute porte, non sur les *causes*, comme l'indique la loi, mais sur l'auteur de la faute.

Le doute peut exister encore, sur le point de savoir si la faute reprochable, a été la cause directe et immédiate de l'abordage.

Il peut naître enfin dans une réunion de torts réciproques qui constituerait une faute commune.

Le vice de cette rédaction n'a pas échappé à nos jurisconsultes.

« La loi, dispose ici, dit Dalloz, non point comme son texte semble le dire pour le cas où il y a doute sur les causes de l'abordage, car dans cette hypothèse, la présomption serait que l'abordage est fortuit, mais bien pour le cas où étant certain que l'abordage n'est pas fortuit, on ne peut néanmoins déclarer quel est le capitaine qui l'a occasionné. » (Dalloz, *nouv., p. 529.*)

« *S'il y a doute dans les causes de l'abordage*, dit Delvincourt, ce qui me paraît exprimé d'une manière obscure; il semble, en effet, que tout abordage doit être présumé fortuit, tant que le contraire n'est pas prouvé et que par conséquent, il ne peut jamais y avoir *doute légal* sur les causes de l'abordage, mais il peut être certain que l'abordage n'est pas fortuit et cependant impossible de dire quel est le capitaine dont la faute l'a occasionné, et je pense que c'est là le cas de doute, dont veut parler notre article, car dès

qu'il y a abordage, il faut bien que la loi commence par établir une présomption quelconque relativement à sa cause, et il paraît convenable de présumer le cas fortuit, c'est l'opinion de VALIN sur l'art. 10 des avaries ; si cela est, la présomption doit valoir jusqu'à ce que le contraire soit prouvé, mais alors que devra-t-on prouver, si ce n'est que l'abordage n'est pas arrivé par cas fortuit, et cela une fois constant, si l'on ne peut établir, quel est le capitane qui l'a causé, le dommage sera supporté également. » (DELVINCOURT, *t.* II. *p. 278.*)

80. — Dans un abordage déclaré douteux, le dommage est réparé à frais communs et par égale portion,

Non proportionnellement à la valeur du corps et de la cargaison de chaque navire (PARDESSUS, *t.* III, *p. 88.* — ROGRON, *art. 407*),

Mais par égale part, quoique, dans quelques autres pays, on ait cru devoir établir une répartition proportionnelle à la valeur respective des vaisseaux. (VINCENS, *t.* III, *p. 197.*)

Par exemple, en Hollande (VIDE, *p. 14.*),

En Russie,

Si le choc des deux bâtiments a eu lieu malgré toutes les précautions, le dommage est payé à parts égales *en proportion du prix de chaque navire*; les propriétaires de la marchandise n'entrent pour rien dans l'avarie, mais le dommage causé à la marchandise ou au chargement par l'opiniâtreté du capitaine est payé par le capitaine et l'armateur ; s'ils n'en sont point cause, chacun répond de sa perte personnelle. (*Art. 847, trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

Par égale part, cela veut dire qu'on réunit les frais des deux navires, en une seule masse, pour être supportée par chacun des navires jusqu'à concurrence de moitié.

Ainsi le navire *Pierre* a 1000 fr. d'avaries et le navire *Paul*, 2000 fr. ; ces deux chiffres réunis donnent 3000 fr.,

et chacun des navires supporte 1500 fr., de sorte que dans l'espèce, le navire *Paul* paierait au navire *Pierre* 500 fr.

De même, le navire *Pierre* a 3000 fr. d'avaries, tandis que le navire *Paul* n'en a pas; ce dernier n'en contribuera pas moins pour 1500 fr. à la réparation des avaries du navire *Pierre*.

Les motifs d'une égale répartition entre les deux navires, sont tirés de VALIN.

C'est le moyen le plus propre à rendre les capitaines ou maîtres de navires extrêmement attentifs à éviter tout abordage, surtout ceux des bâtiments faibles et plus susceptibles d'être incommodés par le moindre choc, en leur rendant toujours présente, la crainte de supporter la moitié du dommage qu'ils en pourraient recevoir; et si l'on dit qu'il aurait été plus simple et plus court de laisser pour le compte particulier d'un chacun le dommage qu'il aurait reçu, comme provenant d'un cas fortuit, la réponse est qu'alors les capitaines de gros navires n'auraient plus craint de heurter les bâtiments d'une beaucoup moindre force que les leurs. Rien donc de plus juste que la contribution par moitié. (VALIN, *t.* II, *p. 178.*)

81. — Si l'un des navires vient à périr, il entrera dans la masse des avaries, pour sa valeur au moment du sinistre.

82. — Supposons que, par suite de l'abordage, il ait été causé des avaries à d'autres navires, et que les capitaines de ces derniers s'en soient plaints, les avaries des uns et des autres seront comprises dans la même masse et supportées par tous les navires, eu égard à leur nombre et par égale portion.

Mais si les capitaines ne se plaignent pas du dommage et qu'il n'y ait point eu de protestation de leur part, il n'y a que les deux navires abordés qui contribuent aux avaries sans pouvoir obliger les autres à entrer en contribution avec eux. (VALIN, *t.* II, *p. 178.*)

83. — Du temps de VALIN et d'EMERIGON, le passage de l'ordonnance qui portait : *que le dommage serait payé également*, etc., avait été ainsi interprété, que l'égalité pouvait ne pas s'entendre d'une contribution à la moitié des frais, mais d'une contribution au dommage, dans la proportion de la valeur de chaque navire.

VALIN et EMERIGON avaient repoussé cette interprétation. (VALIN, *t.* II, *p. 178.*)

EMERIGON, *t.* I, *p. 413.*) :

« Le dommage, dit-il, sera payé également par les navires qui l'ont fait et souffert, c'est-à-dire par portions égales, sans considérer leur valeur respective.

De là, il peut très-fort arriver que l'entière valeur d'un des navires soit absorbée par la demie du dommage, tandis que l'autre navire, beaucoup plus important, supportera avec aisance la demie restante.

On estime les dommages soufferts par l'un et l'autre navire, de quoi on fait une masse, qu'on partage également. »

84. — Cette interprétation serait encore moins comprise sous le Code actuel.

« Quelques jurisconsultes, dit DAGEVILLE, avaient pensé que le dommage devait, dans sa totalité, être réparti entre les deux navires, au marc le franc de la valeur de chacun d'eux.

» Cette opinion fut proscrite. Ce ne fut pas seulement pour éviter les difficultés et les erreurs dans les évaluations à faire, mais dans le but de suivre une règle plus juste : celle que le législateur avait entendu tracer. Chaque capitaine présumé auteur du dommage en devait la réparation, et puisqu'il y avait deux auteurs de ce dommage chacun devait y contribuer pour l'exacte moitié. »

85. — D'après le Code Prussien, lorsqu'on ne peut connaître le navire qui, soit par accident, soit par la faute du patron, a endommagé un autre bâtiment, le dommage doit être considéré comme avarie particulière. (1914, 1915.)

86. — Dans l'abordage douteux, le capitaine n'est point tenu au remboursement du dommage envers les armateurs ou propriétaires du navire, ou les chargeurs; quoique la faute soit imputable aux deux capitaines, elle n'est pas attribuée plutôt à l'un qu'à l'autre. Chaque capitaine est soupçonné, mais non convaincu d'une faute.

Aussi la loi s'est-elle servie à dessein d'une expression qui est significative. Elle n'a point déclaré que le dommage serait réparé par les capitaines, à frais communs et par égale portion, mais par les *navires* qui l'ont fait et souffert, c'est-à-dire par les armateurs..

87. — En admettant que les capitaines soient irresponsables, les armateurs sont-ils à l'abri de toute réclamation de la part des chargeurs auxquels on ne saurait opposer un cas fortuit ou de force majeure? Si relativement aux armateurs, on répute l'événement comme étant fortuit, par la raison que dans le doute on présume de préférence une fortune de mer, les chargeurs peuvent objecter avec quelque raison que, s'il en était ainsi, la loi eut ordonné que les avaries seraient supportées comme dans l'abordage fortuit : or, en faisant contribuer les navires par égale portion, elle place les armateurs sous l'imputation d'une faute de leur préposé, ou d'une faute qui serait commune avec d'autres, sans les décharger de toute responsabilité.

Cette thèse n'a jamais été soutenue, parce que dans la pratique, on suit l'opinion d'EMERIGON, dont l'autorité est d'un grand poids dans toutes les causes maritimes.

« Si l'on ne peut savoir par la faute de qui l'abordage est arrivé, chaque navire doit-il supporter le dommage souffert par sa cargaison? *Je crois* que le dommage est pour le compte du marchand et de ses assureurs, sans que le navire en soit responsable, parce qu'en règle générale le doute suffit pour faire présumer la fortune de mer plutôt que la

faute. L'espèce de partage établi par l'art. 10, *tit. des avaries*, est une exception qui n'est applicable qu'aux navires sans embrasser les marchandises. » (EMERIGON, *t.* I, *p.* 414. — *Opinion conf.*, ROGRON, *art.* 407.)

88. — On ne réunit pas les avaries des marchandises sur les deux navires, avec attribution de la moitié à chaque cargaison, sans s'occuper des avaries du navire.

De deux choses l'une : ou le dommage n'a pour élément que les avaries du navire, avec exclusion de celles de la cargaison, où l'on fait masse des avaries des navires et des cargaisons, pour les faire supporter par égale portion aux deux navires.

Sur cette question, il est bon de consulter les auteurs :

« Si, dit DELVINCOURT, on a fait exception à ce principe que tout abordage doit être présumé fortuit, c'est pour des raisons de police qui s'appliquent aux navires seulement *et non aux marchandises*, et par conséquent, pour ce qui concerne le chargement, le principe reste dans toute sa force. (VALIN, *t*, II, *p. 180.*)

Et PARDESSUS, *t.* III, *p. 89.*

« Dans l'abordage douteux, on ne suit pas les mêmes principes relativement au dommage que l'abordage peut causer dans ce cas, aux chargements. »

On ne voit ces motifs que dans VALIN. Il n'est rien exprimé à ce sujet, dans les discussions du Conseil d'État ; je préfère le raisonnement que tiennent d'autres auteurs, à savoir, que la loi ne parlant que des navires, elle a fait abstraction des marchandises.

Comment concilier cette interprétation avec la lettre de la loi et le droit commun ?

D'abord, n'est-il pas surprenant que dans le même article 407, le mot dommage ait un sens différent et que sans aucune modification de la part du législateur, il n'ait pas la même étendue légale ; ainsi dans le 2e §, le dommage

se composerait de toutes les avaries du navire et de la cargaison, tandis que dans le suivant, il serait restreint aux avaries du navire.

D'un autre côté, pourquoi affranchir, je ne dirai pas le capitaine, qui n'est qu'impliqué dans une faute déclarée commune, mais l'armateur qui, comme le voiturier, n'est à l'abri d'aucune poursuite, lorsqu'il y a faute personnelle ou une faute commune avec d'autres, et tant qu'il ne justifie point qu'il y a eu un choc indépendant de la volonté de son préposé.

Cette prétention de réunir toutes les avaries n'est point tellement injuste, qu'on ne trouverait point son application dans le passé; d'après les articles 26 et 67 de l'Ordonnance de Wisby et l'art. 13 des jugements d'Oléron, toutes les avaries sans exception se partageaient par moitié.

Malgré ces objections qui ne manquent pas de gravité, tous les auteurs modernes sont d'avis que les avaries des navires soient mises en masse, à l'exclusion des avaries de la cargaison ; que le dommage causé à la marchandise reste pour le compte de son propriétaire, parce que dit Daviel (t. i, p. 265), ce n'est que relativement *au navire* et non à la marchandise, que l'art. 407 établit une égale contribution à la réparation de la perte.

On a mis en question, dit M. Vincens, si lorsque la cause étant incertaine, les dommages de vaisseaux se partagent par moitié, les avaries de la marchandise doivent s'y comprendre. On a d'abord reconnu, qu'on ne pouvait soumettre les cargaisons à contribuer ; car ce ne saurait être une avarie commune, il n'y a point de délibération, point de fait de l'homme, pour le salut de tous; il n'y a pas non plus nulle possibilité que la faute puisse provenir des marchandises, mais dans un accident, dont la cause est incertaine, on a jugé qu'il serait rigoureux que les navires en

supportassent les conséquences envers les marchandises, quand celles-ci ne contribuent pas à la réparation. Il semble donc reçu que les *avaries des deux navires seulement*, soient partagées entre leurs propriétaires et que celles des marchandises restent réputées simples et soient supportées par ceux à qui elles appartiennent. (VINCENS, *t.* III, *p. 197.*)

89. — Puisque, dans le doute, on est unanimement d'accord, qu'on doit présumer un accident fortuit plutôt qu'une faute; que l'avarie n'est point grosse ou commune, qu'elle n'est point arrivée après délibération et pour le salut commun, on ne saurait contraindre les chargeurs, qui n'ont point souffert, à contribuer au dommage reçu à bord des deux navires ou de l'un d'eux.

Il est certain, dit EMERIGON, t. I, p. 414, que les cargaisons respectives, ne se doivent rien l'une à l'autre, parce qu'il ne s'agit pas d'un dommage opéré pour le salut commun.

CLEIRAC, art. 69, N° 8, critique à juste titre l'art. 14 des *Jugements d'Oléron*. En ce cas, dit-il, il n'y a pas grande apparence de raison à faire contribuer les marchands aux dédommagements d'un tel accident à l'aventure, arrivé par la coulpe des mariniers et notoirement hors la considération de la conservation commune.

Le *Droit anséatique*, t. X, art. 4, exempte en pareil cas les marchandises de toute contribution. *Utraque navis, exceptis tamen bonis mercatorum, damnum simul resarcire debet.*

CHAPITRE V.

Actions résultant de l'abordage.

90. — L'abordage peut donner lieu à trois actions :

A l'action administrative, s'il y a eu contravention aux règlements d'un port ou de la navigation fluviale;

A l'action publique, s'il y a eu crime ou délit;

A l'action civile, s'il y a eu dommage envers une partie.

91. — L'administration a, contre tout individu qui contrevient à ses règlements, une action fondée sur l'atteinte que celui-ci porte, par un quasi-délit, à la libre et sûre navigation des fleuves ou rivières, ou au bon ordre des ports.

Mais quelle juridiction sera saisie?

L'action ne sera valablement portée que devant le conseil de préfecture qui est seul compétent, parce que le fait constitue une contravention commise dans le domaine de la grande voirie.

« La *Dorade*, bateau à vapeur, dont le capitaine et le pilote étaient les sieurs Pages et Caquet, abordèrent un autre bâtiment près du pont du Pecq (Seine-et-Oise); la répression de cette contravention fut demandée au conseil de préfecture, qui se déclara incompétent, parce que le fait incriminé n'était pas spécifié dans l'art. 1er de la loi du 29 floréal an x.

» La contravention fut soumise au tribunal de simple po-

lice de Saint-Germain-en-Laye. Jugement qui condamne, Pages et Caquet, aux peines de police. Pourvoi, arrêt de cassation, du 5 janvier 1839, qui casse pour incompétence. » (DALLOZ *1839*, Ire *part.*, *p. 209.*)

Sur le conflit négatif, le conseil d'état a rendu l'ordonnance suivante :

« Louis-Philippe, vu l'art. 6 de la loi des 6, 7, 11 septembre 1790, — art. 4, 17 février 1800 (28 pluviose an VIII), — art. 1er, loi du 19 mai 1802 (29 floréal an X) ;

» Considérant que l'art. 1er de la loi du 19 mai 1802 est purement démonstrative ; qu'on ne saurait donc point en conclure, qu'elle n'attribue restrictivement à l'autorité administrative que la connaissance des faits qui s'y trouvent spécifiés ;

» Qu'elle place dès-lors dans la compétence exclusive et absolue des conseils de préfecture, en se référant virtuellement, sur ce point, aux lois précitées de 1790 et de 1800, toutes les contraventions qui peuvent être commises dans le domaine de la grande voirie, et spécialement, tout ce qui tient à la libre et sûre navigation sur les fleuves et rivières navigables ou flottables ;

» Considérant que c'est là un des principes fondamentaux de notre droit public ;

» Considérant dès-lors que c'est à tort que, par son arrêté du 20 juillet 1838, le conseil de préfecture de Seine-et-Oise a refusé de statuer sur la contravention imputée aux sieurs Pages et Caquet ;

» Art. 1er — L'arrêté est annulé, etc. (*Ordonnance du 15 août 1839.* — DALLOZ, *1840*, IIIe *part.*, *p. 61.*) »

92. — Lorsque, de la part d'un capitaine, il y a eu préméditation de causer un abordage, l'autorité publique, intervient au nom du corps social, pour réprimer un acte qui n'est plus le résultat d'une faute, mais un crime. L'action

publique a son cours : nous examinerons plus tard quels sont les Tribunaux compétents pour juger les capitaines de la marine marchande, ceux des navires de l'état ou de la douane, et les pilotes de service à bord des navires de l'État ou du commerce.

93. — L'action civile appartient à la partie lésée dans trois circonstances, s'il y a faute, délit ou crime.

94. — *En cas de faute.* — Il importe d'en connaître l'auteur : si c'est le capitaine auquel on a confié le navire et la cargaison qui est en faute, ou qui, s'il n'est pas en faute, n'a pas accompli les formalités légales pour couvrir tous les intérêts, l'armateur a contre lui l'action *mandati*, et le propriétaire de la cargaison, l'action *ex conducto*, et ces deux actions ne sont précédées d'aucune formalité.

Si c'est au contraire un autre capitaine qui a heurté le navire, les propriétaires ou chargeurs intéressés dans ce dernier, n'ont d'action vis-à-vis de ce capitaine que si les formalités de la loi ont été accomplies.

95. — *En cas de délit.* — On peut occasionner à autrui un autre dommage que des avaries au navire et à la cargaison. Un navire vient à sombrer après un abordage ; un passager est victime de l'accident, il y a là un délit d'homicide par imprudence. En vertu de ce principe que tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute du quel il est arrivé, à le réparer, les héritiers de la personne décédée auront tout à la fois une action contre le navire à bord du quel était la victime et contre l'autre navire abordant, qui est présumé en faute.

Cette action sera jugée d'après les principes du droit commun, devant les tribunaux civils ou les tribunaux correctionnels accessoirement à l'action publique, et sans que pour la validité, on soit tenu de recourir aux formalités des art. 435 et 436.

L'armateur sera appelé comme civilement responsable.

96. — Dans le doute sur le véritable auteur du délit, il vaut mieux n'intenter l'action que contre le navire, sur lequel était le passager; le capitaine n'obtiendrait pas de sursis motivé sur la nécessité de faire préalablement décider, entre les deux capitaines, quel est celui qui est en faute. C'est au capitaine actionné à mettre en cause l'autre capitaine qu'il accuserait d'être l'auteur de l'accident.

Seulement une difficulté se présente : si entre les deux capitaines, une contestation au sujet de cet abordage était déjà pendante, cette mise en cause, dans une seconde instance serait-elle possible? Sans aucun doute, devant la première juridiction, le capitaine est appelé à répondre du dommage occasionné au navire ou à la cargaison; c'est pour une autre cause, un délit d'homicide par imprudence, qu'il est cité devant la seconde juridiction : ces deux instances ne sont pas connexes; il n'y aurait point de litispendance, et par conséquent, de renvoi d'un tribunal à un autre.

97. — Le Tribunal civil serait seul compétent pour statuer sur une demande, qui comprendrait le préjudice résultant de l'homicide par imprudence et le dommage causé au navire et à sa cargaison.

Ainsi jugé dans l'espèce suivante :

Le 26 Septembre 1832, par suite de l'abordage du bateau à vapeur le *Riverain* de l'Erdre, le bateau conduit par les frères Chesneau et leur appartenant, fut brisé et submergé; plusieurs des passagers qu'ils avaient à bord furent noyés et entre autres la mère des frères Chesneau; attribuant la faute de ce malheureux événement à l'imprudence et à la négligence des employés du bateau à vapeur, ils appelèrent devant le tribunal de Nantes, les sieurs

Guichard et Cie, propriétaires du bateau, pour se voir condamner à réparer le préjudice causé, par eux et leurs agents.

Déclinatoire proposé par les sieurs Guichard; en appel, les sieurs Guichard, qui avaient succombé en première instance, se fondaient sur ce que toutes les parties étaient commerçantes, sur ce qu'il s'agissait d'une action pour dommage, résultant de l'abordage, sur ce que les avaries arrivées aux vaisseaux et marchandises de leur chargement étaient de la compétence *spéciale* des juges de commerce, et devaient être constatées suivant des formes particulières et ils invoquaient les art. 633 et 637 du code de commerce, les art. 1, 2 et suivants du livre Ier, t. II de l'ordonnance de 1681.

« La cour,

» Considérant que la juridiction des tribunaux de commerce est exceptionnelle et doit se borner aux seuls cas prévus par les articles du code de commerce qui règle leur compétence; que les tribunaux civils ont, au contraire, plénitude de juridiction ;

» Considérant que, sans s'occuper de savoir si quelques-uns des faits qui ont donné lieu à la demande de dommages et intérêts, intentée par les frères Chesneau, contre le directeur du bateau, constituaient ou non des actes de commerce qui fussent de la compétence des tribunaux de commerce, il est constant qu'une partie de cette demande avait pour objet le dommage causé aux sieurs Chesneau, *par la mort de leur mère*, arrivée lors du choc des deux bateaux;

» Que cette action, qui prend naissance d'un délit ou d'un quasi-délit, ne peut être jugée que par les tribunaux ordinaires et d'après les règles du droit commun ;

» Que toutes les parties de la demande, résultant du même

fait, et étant formées par le même exploit, sont nécessairement connexes, et doivent être décidées par les mêmes juges. (*Arrêt de Rennes, 17 janvier 1833. — Recueil des Arrêts de Rennes, vol. 1834, p. 309.*) »

98. — *En cas de crime*, le fait donne ouverture à une action civile;

Mais cette action civile est-elle entourée des mêmes formalités que celle qui serait née d'un simple quasi-délit?

On peut poser les questions suivantes :

1° Un capitaine abordé ne remplit aucune formalité dans le mois qui suit le sinistre; son action, portée plus tard devant les juges de l'action publique, sera-t-elle repoussée par une fin de non-recevoir tirée de l'art. 436?

2° Supposons maintenant les tribunaux régulièrement saisis, le capitaine pourra-t-il, après une instruction criminelle qui l'édifierait sur les causes de l'abordage, se porter encore partie civile devant les tribunaux criminels?

Ou se désister de la première action pour en reproduire une autre, accessoirement à l'action publique?

3° Si avant un arrêt de la chambre des mises en accusation, les tribunaux avaient statué sur l'action de la partie lésée, celle-ci pourrait-elle de nouveau intervenir au débat criminel?

4° Enfin le capitaine qui serait resté dans l'inaction, avant ou pendant l'exercice de l'action publique, serait-il admis dans son action civile, après arrêt sur le fait incriminé?

Si l'action tend au même but, elle ne tire point son origine du même fait : tantôt elle reposera sur un quasi-délit, tantôt sur un délit ou un crime, et suivant les circonstances elle sera régie ou par le droit civil ou par le droit criminel; pour le quasi-délit, la loi civile a pu tracer des règles gênantes, rigoureuses et sacrifier les droits souvent

incertains d'un créancier négligent, dans l'intérêt du commerce et de la navigation ; cela ne pouvait être en cas de délit : il aurait été inique que la loi criminelle apportât des entraves à l'action de la partie lésée.

Un arrêt de la cour d'assises de la Loire-Inférieure, du 5 mars 1847, a déclaré avec juste raison que les art. 407, 435 et 436 du code de commerce antérieurs, par leur date, au code d'instruction criminelle, n'avaient statué que sur les cas d'abordages ordinaires et non pour les cas d'abordages qui ont donné lieu au renvoi devant une cour d'assises, cas pour lesquels les principes de procédure établis en matière criminelle doivent être suivis.

Sur la première question,

Il est possible qu'un capitaine n'ait pas su apprécier au moment du sinistre, les causes de l'abordage, qu'il ait attribué le choc à un cas fortuit, qu'il l'ait considéré comme douteux, qu'il ait même ignoré avoir une action civile.

On pourrait invoquer par analogie un arrêt de la cour de cassation, du 17 juin 1847. — Dalloz, 1847.—1-252.

Sur la seconde question,

Sans doute, la même action civile ne saurait simultanément exister devant deux juridictions, il faut que la partie saisisse l'une ou l'autre, et si elle avait pris d'abord la voie civile en l'abandonnant par un désistement en la forme, afin de suivre la voie criminelle, elle ne manquerait pas à la règle *electâ unâ viâ, non datur recursus ad alteram.* La première condition pour l'application de cette règle, c'est que la partie ait été mise à même de faire son option en connaissance de cause.

Sur la troisième question,

La justice civile qui avait été saisie ayant prononcé, a éteint cette action par son jugement. Un fait nouveau, s'est révélé, il est vrai, par une instruction criminelle,

mais le juge civil, a apprécié et déterminé le préjudice souffert, la décision est acquise définitivement. On ne pourrait raviver cette action que si le tribunal saisi avait repoussé la demande èn dommages et intérêts par des moyens de forme.

Sur la quatrième question,

Il est clair que la partie n'est plus placée sous l'empire de la loi ordinaire, qui resserre l'action dans un délai fatal, et que, protégée par l'art. 3 du code d'instruction criminelle, elle est libre d'introduire son action accessoirement à l'action publique ou séparément, devant les tribunaux ordinaires, après la décision des juges criminels.

Si cependant par la déclaration du jury, le délit venait à disparaître, l'action serait éteinte.

CHAPITRE VI.

Formalités à remplir.

(*Art. 435-436 du Code de Commerce.*)

99. — Après un abordage, le capitaine qui veut conserver son droit à la réparation du préjudice causé, doit remplir les formalités indiquées dans les art. 435 et 436 du code de commerce, la faute eut-elle été reconnue ou avouée par l'autre capitaine, dans des pièces authentiques ou officielles.

100. — Il n'est pas interdit au capitaine de les remplir, par un seul et même acte, dans les vingt-quatre heures du sinistre.

Si la protestation et la demande en justice étaient signifiées séparément, les délais accordés pour l'accomplissement de chacun de ces actes seront observés, sous peine de déchéance de l'action.

101. — Notre code de commerce a apporté un changement notable à l'ordonnance de 1681.

D'après la loi nouvelle :

« Protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice. » (*Art. 436 du Code de Com.*)

Les dispositions de l'ordonnance étaient beaucoup plus sévères. Au lieu de deux actes, elle n'en exigeait qu'un, qui était la demande en justice, et qu'il fallait signifier dans les vingt-quatre heures du sinistre.

C'est ainsi qu'on interprétait l'art. 8, tit. XII, liv. Ier de l'ordonnance ainsi conçue :

« *Toute demande*, pour raison d'abordage, sera formée vingt-quatre heures après le dommage reçu, si l'accident arrive dans un port, havre ou autre lieu où le maître puisse agir. »

On avait soutenu, sous l'empire de l'ordonnance de 1681, en rapprochant l'art. 8 de l'art. 6 du même titre, qu'il suffisait de protester dans les vingt-quatre heures, et que du moment où la demande en justice, avait été formée dans le mois, l'action était recevable. Un arrêt du parlement de Paris, du 19 août 1777, confirmatif d'une sentence de l'amirauté de Dunkerque, et rapporté par GUYOT, *v. abordage*, a condamné cette doctrine comme étant contraire à la loi.

102. — En comparant les deux articles, on voit que l'art. 435 offre plus de clarté que n'en présentait l'art 8 de l'ordonnance.

D'après ce dernier article :

« Toute demande, pour raison d'abordage, devait être formée *vingt-quatre heures après le dommage reçu*. Malgré cette rédaction vicieuse, cet article a toujours été ainsi compris, que la demande devait être formée dans les vingt-quatre heures et non *après*.

103. — Voici comment VALIN expliquait cette exception au droit commun :

« Les accidents maritimes sont si fréquents, qu'il se pourrait qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrît dans un intervalle assez court d'autres avaries, dont on dissimulerait la cause pour les faire regarder comme une

suite naturelle ou même comme un effet direct de l'abordage. »

Tel est le motif de la brièveté de l'action concernant l'abordage, et rien assurément n'est plus juste pour éviter les surprises. (VALIN, *t.* I, *p.* 322. — DELVINCOURT, *t.* II, *p.* 281. — PARDESSUS, *t.* III, *p.* 92. — BOULAY-PATY, *t.* IV, *p.* 609.)

104. — Non seulement les formalités des art. 435 et 436 doivent être remplies lorsque l'abordage a eu lieu par la faute d'un capitaine ou des gens de son équipage, mais dans le cas où il y a doute sur les causes de l'abordage. (*Opin. conf.*, PARDESSUS, *t.* III, *p.* 91.) (1).

Sous l'empire de l'ordonnance de 1681, les navires supportaient, dans un abordage *fortuit*, les avaries par égale portion — la protestation était nécessaire — c'est ce que nous enseigne VALIN; que la demande était formée dans les vingt-quatre heures, à peine pour le capitaine d'être non recevable dans son action, que l'abordage *ait été fortuit* ou causé par la faute de l'autre maître, l'ordonnance ne distinguant point en cette partie. (VALIN, *t.* I, *p.* 323.)

Le Code ne dit pas non plus si la protestation sera faite, au cas de l'abordage douteux. On ne saurait en être dispensé, puisqu'on procède aujourd'hui, comme autrefois dans l'abordage fortuit.

On comprend que, dans un abordage douteux, un navire a pu recevoir seul des avaries ou un dommage plus considérable que celui de l'autre navire, et que pour faire contribuer ce dernier à la moitié des réparations, il est nécessaire de l'en prévenir par une réclamation régulière.

---

(1) M. PARDESSUS dit : *abordage fortuit*, au lieu de : *abordage douteux*. Nous avons fait remarquer que sa classification n'était pas exacte.

Remarquons que la protestation devient inutile dans l'abordage fortuit, puisque chacun garde ses avaries. (*Art. 407.*)

105. — Ces formalités ne sont prescrites qu'entre les capitaines dont les navires se sont heurtés.

1° Le capitaine et l'armateur n'ont pas besoin de protester contre le pilote qui serait à bord de leur navire et par la faute duquel l'abordage serait arrivé.

2° Et contre le mécanicien à bord d'un navire à vapeur lorsque celui-ci aura mal entendu le commandement, ou n'aura pas exécuté la manœuvre du capitaine.

Par suite de la négligence du sieur Wade, mécanicien chargé de la direction des machines du bâtiment l'*Hérault*, un abordage eut lieu le 2 août 1842, entre ce bateau à vapeur et le bateau à vapeur le *Commerce*, ancré dans l'intérieur du port de Marseille.

Le 11 août 1842, les sieurs Théron et Cie, armateurs de l'*Hérault*, assignent Wade, leur mécanicien devant le tribunal de commerce, à fin de remboursement des avaries.

Wade soutient qu'il n'y a pas eu de sa faute dans l'abordage du 2 août, que d'ailleurs, la demande des sieurs Théron est non recevable faute par eux d'avoir observé, vis-à-vis de lui, les prescriptions de l'art. 435, C. C.

Jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 16 août 1842.

« Attendu qu'il résulte des faits de la cause et des déclarations des témoins entendus à l'audience, que l'abordage qui a eu lieu entre les bateaux à vapeur l'*Hérault* et le *Commerce*, dans la journée du 2 août, a eu pour cause la négligence du sieur Wade qui a fait une manœuvre entièrement opposée à celle dont il avait reçu le commandement; que le sieur Wade est par conséquent responsable des dommages que les sieurs Théron ont dû supporter par suite de l'abordage.

» Attendu que l'obligation prescrite par l'art. 435 du code de commerce, de protester en cas d'abordage, n'est applicable qu'à celui qui a éprouvé le dommage, à l'encontre du capitaine du navire qui l'a occasionné et ne saurait être appliqué à celui-ci, à l'égard de son subordonné contre qui il aurait un recours à exercer, etc.

(*Mémorial de* LAINÉ, *année 1843.*)

106. — Il y a une circonstance où il ne servirait à rien de protester. Un capitaine navigue dans le chenal étroit d'un fleuve, sa course est arrêtée par la position d'un navire au mouillage. Il veut passer et en l'absence du capitaine de ce dernier navire, il se porte à son bord, commande une manœuvre qui provoque un abordage entre le navire du capitaine absent et le sien. L'action n'est plus régie par l'art. 407.

107. — Ces formalités sont-elles obligatoires entre patrons de barque en rivière, dans les limites de l'inscription maritime?

Un jugement du tribunal de commerce de Bordeaux, du 20 novembre 1846, et qui m'a été communiqué, mentionne que le tribunal a pour jurisprudence constante de décider que les art. 435 et 436, du code de commerce, s'appliquent particulièrement aux capitaines ou patrons de navires naviguant en mer; que leurs dispositions doivent demeurer étrangères aux patrons commandant les barques, qui naviguent sur les fleuves et rivières, notamment dans la rivière de Bordeaux, lesquels patrons ne sont que de simples voituriers par eau, dont les devoirs sont régis par les dispositions des 2e et 3e sections du titre VI, livre Ier du code de commerce.

Cette jurisprudence est-elle conforme à la loi?

Il semblerait qu'on ne dût considérer, comme navire que tout bâtiment, dont la construction, la force, le nombre et l'importance des agrès annonceraient une destination pour la navigation maritime, c'est du moins une opinion assez accréditée, mais qui n'est point fondée.

Dans une question de validité de prêts à la grosse, on avait essayé de présenter une distinction entre les navires proprement dits, qui font des voyages de long-cours et des chaloupes de mer, et l'on avait demandé la nullité de prêts à la grosse consentis sur de simples barques de pêche, qui ne s'éloignant qu'à une très-petite distance du port, ne pouvaient être assimilées aux navires.

Cette distinction a été repoussée par un arrêt de la cour de cassation du 20 février 1844. — Dalloz, 1844, 1-158.

On est obligé de reconnaître que sous les noms de navires et bâtiments de mer, sont compris même les chaloupes, les esquifs et les plus petits bateaux. — Locré *sur l'art. 190, Code de Commerce.* — Boulay-Paty, *t.* I, *p. 100.*

S'il existe, *en fait,* des différences dans les bâtiments servant à la navigation, ce qui contibue à leur donner des noms distincts, *en droit,* tous les bâtiments, quels que soient leur tonnage, leur dimension, leur construction ou leur forme, sont des *navires.*

En conséquence pour toutes sortes d'embarcations employées soit à la navigation maritime, soit au commerce, dans les ports, fleuves ou rivières, quand leur port d'attache est situé dans la circonscription de l'inscription maritime, il y a nécessité, en cas d'abordage, d'observer les dispositions des art. 435 et 436 du code de commerce.

L'embarcation fût-elle armée au bornage, et fût-elle dépourvue de mâts et de voiles. — Consulter un arrêt du 21 janvier 1853. (*Gazette des Tribunaux, 22 Janvier 1853.*)

On n'excepte que les bateaux établis en rivière pour le passage, moyennant péage, ceux de plaisance ou à l'usage des propriétaires, pour desservir leurs propriétés ou effectuer le transport de leurs produits.

108. — Ces formalités sont-elles encore obligatoires quand le navire vient à sombrer?

Valin n'avait pas examiné cette question.

ÉMÉRIGON s'était prononcé :

« Cette prescription est établie au sujet du dommage reçu c'est-à-dire au sujet d'une *simple avarie*, occasionnée par l'abordage d'où il suit que cette prescription n'a pas lieu dans le cas où l'abordage a causé la *perte entière* du navire ; on retombe alors dans la disposition du droit commun tant contre celui à qui le sinistre majeur est imputé que contre les assureurs du navire naufragé. »

Cette doctrine est en contradiction avec un arrêt de la cour suprême, du 5 messidor an XIII, qui a formé longtemps une règle pour nos tribunaux.

Le 30 frimaire an XI, un sloop, commandé par Bardou, était mouillé dans la rivière de la Gironde, près Mortagne ; dans cette position, il fut abordé, violemment heurté par un navire commandé par le capitaine Massé, et, dans ce choc, le sloop fut brisé et quelque temps après submergé.

Le lendemain 1er nivose, Bardou se rendit à la douane de Mortagne, et y fit la déclaration de l'accident qui lui était arrivé.

Quant à Massé, il était retenu par les vents contraires dans le mouillage de Mortagne, il y resta pendant quelques jours, après lesquels il continua sa route, et se rendit à Rochefort, lieu de sa destination.

Le 8 nivose, huit jours après l'abordage, Bardou et Moreau, l'un en qualité de propriétaire, l'autre en qualité de déchargeur du sloop naufragé, dirigèrent des poursuites contre Massé, qui avait causé le dommage, et contre Bonnefous, propriétaire du navire commandé par Massé, et les poursuites avaient pour objet de faire condamner ces derniers, à payer la valeur du sloop et celle de sa cargaison.

Massé et Bonnefous comparurent devant le tribunal de commerce de Saintes où l'affaire fut portée, et soutinrent que Bardou et Moreau étaient non recevables, attendu qu'ils

ne s'étaient pas pourvus dans le délai de vingt-quatre heures, ainsi que le prescrit l'art. 8, t. XII de l'ordonnance de la marine.

Le 16 nivose an II, le tribunal de Saintes rejeta cette exception et ordonna qu'il serait procédé à une enquête sur le fond.

Appel, et le 18 thermidor suivant, arrêt par lequel la cour de Poitiers a jugé qu'aux termes de l'article cité, et, d'après les faits de la cause, Bardou et Moreau étaient non recevables.

Pourvoi en cassation, pour fausse application de cet article 8 de l'ordonnance de la marine.

D'un côté, disaient les demandeurs, nous ne pouvions agir contre le capitaine Massé, puisque, bien qu'il fût stationné près de nous dans le voisinage de Mortagne, il se tenait prêt à partir d'un instant à l'autre; d'un autre côté, l'article appliqué ne dispose que dans le cas où l'abordage n'a causé qu'un simple dommage, et non lorsqu'il a entraîné la perte entière du navire.

« La Cour,

» Considérant 1° que l'art. 8, titre XII de l'ordonnance de la marine s'applique à toute demande, pour raison d'abordage, et par conséquent, qu'il doit recevoir son exécution, lors même que, par suite de cet accident, le navire est naufragé;

» 2° Qu'il est encore décidé, par l'arrêt attaqué, que les demandeurs ont pu agir dans les vingt-quatre heures, contre le capitaine Massé; ce qui est prouvé par le fait non contesté que ce dernier est resté, pendant quelques jours, dans le mouillage de Mortagne. (DENEVERS, *an* XIII, *p. 163, suppl.*) »

BOULAY-PATY, t. IV, p. 609, fait mention de cet arrêt. Mais cet auteur y a-t-il donné son approbation, c'est ce qu'il est assez difficile de décider.

La cour de Rennes s'est écartée de cette jurisprudence, ainsi qu'on peut s'en convaincre par un arrêt du 5 février 1838 :

Un chasse-marée, monté par le capitaine Dejoie, aborda en descendant la Loire et coula à fond une gabarre appartenant au sieur Jaulin, et amarrée au rivage. Aux termes des art. 435 et 436 du Code de Commerce, toute action en indemnité pour abordage est non recevable, si des protestations n'ont été signifiées dans les vingt-quatre heures. Le sieur Jaulin fit bien sa déclaration au bureau de la marine et devant le juge de paix dans les vingt-quatre heures, mais il prétendait qu'il y avait eu impossibilité pour lui de la signifier dans ce court délai. Le sieur Dejoie répondait que cette impossibilité n'était pas démontrée ; que le délai fixé était de rigueur et qu'il y avait déchéance. Sur ces débats, le tribunal de commerce de Nantes rendit un jugement, par lequel, tout en rendant hommage au principe écrit dans l'art. 436, il écarta la fin de non-recevoir, par le motif que Jaulin avait fait ses diligences et qu'il y avait eu pour lui impossibilité de signifier sa réclamation dans les vingt-quatre heures.

En appel, Jaulin a reproduit les mêmes moyens. Il ajoutait avec Émérigon, t. II, p. 335, que l'art. 436 n'était pas applicable au cas de submersion totale. Dejoie opposait à cette doctrine l'opinion de Boulay-Paty, t. II, p. 339, et un arrêt de la cour de cassation, du 5 Messidor, an XIII. (Sirey, *t. XVI, 1re part., p. 215.*) — Arrêt.

« La Cour,

» Considérant que la brièveté du délai, pour réclamer la réparation de l'avarie résultant de l'abordage, n'a d'autre motif que d'empêcher d'imputer à l'auteur de cette avarie, le dommage résultant d'avaries postérieures ; que ce motif

cessant d'exister pour le cas de submersion du navire abordé, la déchéance doit cesser également.

» Adoptant les motifs des premiers juges, confirme. » (*Recueil des Arrêts de la Cour de Rennes, vol. 1838, p. 393.*)

M. Dalloz, dans son nouvel ouvrage, v. *Droit maritime*, chap. IX, § II, a rapporté une consultation remarquable qu'il avait donnée sur cette question à propos d'un jugement du tribunal de commerce de Livourne, du 16 août 1842, rendu dans une instance suivie par la compagnie sarde, propriétaire du bateau à vapeur le *Pollux*, contre la compagnie napolitaine, propriétaire du bateau à vapeur le *Mongebello*.

M. Duvergier, que M. Dalloz cherchait à combattre, avait soutenu avec force, dans une consultation rédigée en faveur des propriétaires du *Mongebello*, que la disposition finale de l'art. 435, étant conçue dans les termes les plus généraux et les plus absolus, devait être considérée comme exclusive de toute distinction entre le cas où l'abordage a produit la perte totale de l'un des navires, et celui où il n'est résulté du choc qu'une perte partielle; que cette disposition s'appliquait donc indistinctement au premier de ces cas comme au second; que s'il en était autrement, la seule prescription, dont serait passible l'action en dommages et intérêts pour perte totale d'un navire par suite d'abordage, serait, aux termes du droit commun, la prescription trentenaire, et qu'on ne saurait admettre que le législateur ait voulu en matière de commerce, surtout de commerce maritime, donner à une action une durée de trente ans.

« Nous avons pensé, avec le Tribunal de Livourne, dit M. Dalloz, que la déchéance n'est relative qu'aux actions en indemnité pour dommages et avaries, et que le cas infiniment plus grave et plus rare de naufrage, ou perte entière du navire, demeure sous l'empire des règles du droit

commun. Cette distinction nous paraît reposer sur la lettre et sur l'esprit de la loi. Le but unique des auteurs de l'ordonnance de 1681 et du code de commerce, en établissant la très-courte prescription dont il s'agit, a été de protéger le commerce maritime, contre l'extrême facilité avec laquelle une avarie, causée par un accident quelconque postérieur à l'abordage, pourrait être attribuée à cet abordage même, qui, cependant, y aurait été étranger. Or, ce motif parfaitement concevable pour les simples dommages ou avaries causés par l'abordage, manque complétement d'application au cas où l'abordage a entraîné la perte totale du navire, car alors le navire n'est plus susceptible d'être endommagé par aucun accident ultérieur, puisqu'il est abîmé au fond des eaux. C'est l'évidence même, et cette impossibilité d'appliquer le motif de la loi, au cas qui nous occupe, suffirait à elle seule pour écarter la prescription exceptionnelle et rigoureuse que la loi établit ici.

» Mais la lettre de la loi n'est pas moins décisive que la pensée qui a inspiré le législateur.

» Que dit l'art. 435 du code de commerce?

» Après avoir établi une fin de non-recevoir : 1° à l'égard de toutes actions contre le capitaine et les assureurs pour dommages arrivés à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation ; 2° relativement à toutes actions contre l'affréteur pour avaries, si le capitaine a reçu son fret sans avoir protesté, l'article déclare aussi non recevables toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage, dans un lieu où le capitaine a pu agir.

» Les mots *pour dommages causés par l'abordage* rapprochés de ceux *pour avaries et pour dommages causés à la marchandise,* qu'on lit dans ce texte, ne rendent-ils pas saillante la volonté du législateur et ne semblent-ils pas dispenser de tout commentaire? Ce n'est pas que nous prétendions que le

mot *dommage*, dans son acception générique, n'offre un sens très-large, et ne puisse s'appliquer à la perte totale du navire comme aux détériorations ou avaries qu'il peut avoir éprouvées; car l'art. 407 en posant le principe de l'indemnité dans un cas de sinistre, occasionné par l'abordage de deux navires, emploie le mot *dommage* dans ce sens général. Mais on sait que les expressions de la loi veulent être entendues de bonne foi, avec la pensée qui les a dictées, et, à nos yeux, il est manifeste que cette expression a été employée par l'art. 435 dans son acception restreinte.

» Le mot *dommage* signifie, dans cet article une détérioration, une avarie plus ou moins considérable; il est exclusif du cas de perte totale du navire; cela n'est pas contestable, relativement aux deux premiers paragraphes de l'article où le législateur emploie tour-à-tour et indifféremment le mot *avarie* et le mot *dommage*.

» Comment pourrait-on supposer que cette expression a été employée avec une acception différente dans le troisième paragraphe du même article?

» De ces réflexions qui jaillissent tout naturellement de la lettre et de l'esprit de la loi, il faut conclure que les art. 435 et 436 n'ont eu en vue, dans la déchéance rigoureuse qu'ils ont établie, que les cas les plus ordinaires de l'abordage, ceux où il ne cause que de simples avaries, et qu'il a laissé, dans les termes du droit commun, le cas rare et infiniment plus grave où l'abordage entraîne la perte totale du navire.

» Cette opinion professée par ÉMÉRIGON, t. II, p. 304, et adoptée d'ailleurs par un jugement du tribunal de Saint-Malo, de décembre 1808, que citent et approuvent MM. LAPORTE et BOUCHER, t. I, p. 33, se justifie encore par l'économie même des règles que présente le code de commerce.

» En effet pour des réclamations d'un intérêt fort au-dessous de celui que représente la perte totale d'un navire, les plus

courtes prescriptions établies n'approchent pas de l'extrême brièveté de celle dont il s'agit dans les art. 435 et 436.

» L'action en délaissement du navire ou des objets assurés peut être signifiée selon les distances, dans deux ans, un an, et tout au moins dans les six mois de la nouvelle de l'événement, aux termes de l'art. 373 du code de commerce, qui ne distingue pas entre la perte du navire par suite d'abordage ou par toute autre cause. Comment voudrait-on que l'action en indemnité pour la perte du navire et de la cargaison fût prescrite dans les vingt-quatre heures? Outre sa rigueur excessive, cette interprétation de la loi conduirait à une sorte d'anomalie et de contradiction qui ne permet pas de l'admettre. »

La cour de Florence, appelée à se prononcer pour l'un ou l'autre de ces systèmes, a adopté celui de M. Dalloz.

Abstraction faite des influences qu'une partie exerce sur l'avocat qu'elle consulte, et pour quiconque raisonne froidement, il est impossible de donner son adhésion à la doctrine de M. Dalloz. Il a contre lui le texte de la loi, qui ne distingue pas. Et pourquoi le dommage, dans le troisième paragraphe de l'art. 435, ne s'entendrait-il pas de la perte totale aussi bien que de l'avarie partielle? Recherchant, en outre, les motifs de la loi, si M. Dalloz en cite un qui est le plus saillant et que Valin a signalé pour les cas les plus ordinaires de la navigation, ne peut-on pas en donner un autre plus puissant, que Valin ne repoussait pas et que Boulay-Paty résumait ainsi : « Que toutes les fins de non-recevoir avaient été établies dans l'intérêt bien entendu du Commerce et de la navigation, pour imprimer aux opérations de ce genre la célérité qui est nécessaire au négociant, afin qu'il sache de quels fonds il peut disposer pour continuer ses vastes entreprises, et qu'il ne s'arrête pas, par la crainte de contestations tardives, dans des spéculations nouvelles. (Boulay-Paty, *t.* IV, *p. 610.*) »

CHAPITRE VII.

Fins de non-recevoir.

109.—Lorsque la loi a limité l'exercice d'un droit, d'une action, ou d'une faculté, ou l'accomplissement d'une formalité a un certain laps de temps qui est expiré, elle donne, pour repousser toute recherche ultérieure, une exception péremptoire qui n'est dans le langage du barreau, *qu'une fin de non-recevoir*. (LEMERLE, *p. 46.*)

C'est ce qu'elle a fait pour les actions, en matière d'abordage maritime.

Voici comment s'exprimait l'orateur qui donnait les motifs des deux art. 435 et 436. code de com.

L'activité de la navigation, l'intérêt des tiers, la faveur du commerce, nous ont paru justifier le sacrifice temporaire ou léger du droit quelquefois équivoque d'un créancier négligent. — (LOCRÉ, *2e vol. p. 385.*)

Le premier mouvement d'un capitaine victime d'une négligence, d'une imprudence ou d'une faute, qu'il impute à un autre, sera de veiller à l'observation de la loi, et s'il reste dans l'inaction, c'est, ou qu'il se reconnaît en faute lui-même, ou qu'il renonce à son droit.

110. —Si les délais n'ont pas été observés, la déchéance est acquise au défendeur.

La règle est générale, il n'y a pas même d'exception en faveur de l'état; il est comme les particuliers, soumis à la loi commune lorsqu'un de ses navires reçoit le heurt avec avaries d'un navire marchand.

111. — Ces fins de non-recevoir peuvent être opposées par le français à la demande formée par un étranger devant nos tribunaux et sans qu'il soit besoin d'établir une distinction entre l'abordage qui arriverait dans nos fleuves, ports ou rades, et celui qui aurait lieu en pleine mer,

Ou par l'étranger, à la demande portée devant nos tribunaux par un autre étranger, encore bien que tous deux soient de la même nation, et que d'après les lois de leur pays, ils jouiraient d'un délai plus long pour remplir ces formalités ou en seraient même dispensés, et qu'enfin l'abordage aurait eu lieu en pleine mer, dans une partie de notre territoire ou dans un port étranger.

112. — Peuvent-elles être proposées en tout état de cause et même en appel ?

Pour répondre à cette question, il faut rechercher d'abord quelle est la nature ou le caractère de la fin de non-recevoir.

Est-ce une nullité, une déchéance ou une prescription.

On pourrait soutenir que c'est une nullité, suivant le texte.

« Ces protestations et réclamations *sont nulles* si elles ne » sont faites et signifiées, etc. »

Et en outre, que cette fin de non recevoir étant une exception, toute exception d'après l'art. 173 et 186 du code de procédure civile, doit être proposée avant toute défense au fond.

La loi dans cet art. 173 ne ferait pas de distinction, dans les nullités d'exploit ou actes de procédure, soit que la nullité provienne de l'irrégularité matérielle de l'acte, soit qu'elle existe, par l'expiration du délai dans lequel cet acte devait être fait.

Cette doctrine paraît être celle de M. Boulay-Paty. (*Notes sur* Émérigon, *t.* II, *p. 339.*)

« Si la fin de non-recevoir n'était pas opposée avant toute défense au fonds, elle ne pourrait l'être sous l'appel, elle doit être proposée avant toute défense au fonds suivant l'art. 186 du code de procédure civile. »

Et de M. Dageville.

« La loi a distingué la prescription de la fin de non-recevoir ; la fin de non-recevoir est couverte par la défense au fond, il n'en est pas de même de la prescription qu'on peut proposer en tout état de cause, à moins que la partie qui l'oppose, doive, par les circonstances, être présumée y avoir renoncé. »

M. Dageville, comme on le voit, tire argument de cette circonstance que le code de commerce a fait deux chapitres des prescriptions et des fins de non-recevoir, sous les titres XIII et XIV du code de commerce, quand l'ordonnance les avait comprises sous le même titre XII, de sorte, que suivant lui, on aurait voulu ainsi établir une différence entre les prescriptions et les fins de non-recevoir.

Ceci mérite examen :

Le mot fin de non-recevoir est un terme générique qui s'applique à toutes les exceptions. — (Potier, 1293.)

Sous l'ancien droit, à l'égard des exceptions péremptoires, les unes concernaient la forme, les autres le droit ; celles relatives à la forme, et qui tendaient à faire renvoyer le défendeur de la demande contre lui formée, à cause de quelques nullités qui se trouvaient dans la forme de l'exploit, étaient proposées *in limine litis* et couvertes s'il y avait défenses au fond.

Celles qui, au contraire, concernaient le droit, et qui, sans entrer dans le mérite de la demande tendaient à prouver que le demandeur n'avait pas le droit de la former, ou n'y était pas recevable, parce que le temps dans lequel elle devait être formée s'était écoulé, devaient être également

proposées *in limine litis* en conformité de l'art. 5 de l'ordonnance de 1667.

Néanmoins elles pouvaient l'être encore après la contestation sur le fonds et jusqu'à la sentence définitive, parce que les exceptions détruisaient la demande et que c'était la même chose de n'avoir point d'action, ou d'en avoir une qui pouvait être exclue par ces sortes d'exceptions. — (Duparc-Poullain, *t.* ix, *p. 85.*)

Si le défendeur ne proposait pas les exceptions péremptoires quant au droit, *in limine litis*, la peine était, qu'il n'avait point la répétition des dépens faits pour l'instruction du fonds dans laquelle on serait inutilement entré. — (Potier, *Traité de la procédure civile, chap.* ii, *section* ii.)

Dans notre droit actuel, le code de procédure n'a point parlé des exceptions péremptoires quant au droit, il ne s'est occupé que des exceptions relatives à la procédure, et qui sont déclinatoires, dilatoires ou péremptoires, *quant à la forme.* Les premières, qui sont absolues, destructives de l'action ne sont que de véritables défenses au fond qui ne pouvaient trouver leur place au milieu d'exceptions qui retardent seulement la marche de la procédure; elles sont sans classification, disséminées dans tous nos codes et établies en haine des procès dans la vue de les prévenir, de les abréger ou de les modifier. — (Merlin, *Appel, p. 333.*)

L'art. 173 est placé dans le code de procédure civile sous la rubrique, *des Exceptions, titre* ix, soulevées en matière civile, dans les causes qui s'instruisent par le ministère des avoués, et qui classées par ordre et suivant leur nature, ne sont mises à la disposition du plaideur que pour entraver la procédure, suspendre l'action, arrêter le jugement définitif, et qu'on nomme *fins de non-procéder*, par opposition *aux fins de non-recevoir* qui éteignent

l'action ; il était bien naturel, qu'elles fussent traitées moins favorablement que les autres, et que, suscitées souvent par la mauvaise foi ou la chicane, il fût permis de supposer, que celui qui ne les proposait pas, *in limine litis*, ou les négligeait, ou y avait volontairement renoncé.

Disons donc avec M. DALLOZ, *v. Exceptions, vol.* VII, *N° 634*, que cet art. 173, n'est applicable qu'aux nullités relatives à la forme matérielle de l'acte, et que lorsque la nullité provient de l'omission d'un acte, dans tel délai déterminé par la loi, ce n'est plus une question de forme ou de procédure à apprécier, mais une question du fond, la perte d'un droit par le défaut de son exercice dans un temps prescrit.

La question a été jugée dans ce sens par arrêt de la cour d'Aix, du 4 janvier 1820. — (DALLOZ, *nouveau-recueil. — droit maritime, p. 761.*)

« La cour,

» Considérant que l'art. 173 du code de procédure, dont SALAVY, père et fils, excipent pour soutenir que le capitaine et les assureurs, n'ayant pas fait valoir devant les premiers juges, la fin de non-recevoir tirée de l'art. 435 dont ils cherchent à se prévaloir aujourd'hui, ne sont plus recevables à la présenter en cause d'appel, n'est applicable qu'aux vices de forme, d'exploits et d'autres actes de la procédure, mais ne saurait l'être, lorsqu'il s'agit d'un droit foncier ou de l'extinction de ce droit, par le défaut d'usage dans le temps déterminé par la loi ; que dans ces derniers cas, la règle générale, qui permet de déduire en cause d'appel les moyens négligés et omis en première instance, reprend toute sa force. »

M. DALLOZ ajoute :

« Cette décision nous paraît bien rendue, et l'on a rejeté avec raison le moyen qui était fondé sur l'art. 173 ; il

s'agissait en effet d'une déchéance, ou exception de prescription, dont la portée était toute autre que celle des fins de non-recevoir, dont il est parlé dans cet article 173. »

Si ce n'est pas une nullité, est-ce une déchéance ou une prescription?

Déchéance et prescription ne sont pas même chose.

On ne contestera pas, au moins, que les déchéances prononcées par la loi, pour laps de délai, ne soient pas assimilées aux prescriptions et régies par les mêmes lois.

Qu'est-ce en effet que la déchéance?

La perte d'un droit par le défaut d'exercice de ce droit, dans le temps prescrit par la loi, ou d'accomplissement des formalités imposées par la loi ou la convention. (Bioche et Goujet.)

D'un autre côté, si la prescription, dans sa véritable expression, est un moyen d'acquérir, elle est aussi un moyen de libération; elle affranchit ou libère de droits incorporels, tels que sont les obligations, *actions* et autres, faute par celui, à qui ces droits appartiennent, de s'en être servi ou de les avoir exercés dans le temps préfini par la loi. (Ferrière.)

M. Troplong, *prescription*, t. i, N° 27, quoique reconnaissant qu'il existe des principes communs entre les prescriptions et les déchéances, et qu'il signale entre elles des différences profondes, ne va pas cependant, jusqu'à dire que les déchéances ne soient pas susceptibles de l'application de toutes les règles propres aux prescriptions libératoires.

M. Merlin avait posé en principe que la déchéance n'était pas autre chose qu'une prescription afin de se libérer, et M. Troplong n'a cherché à le combattre, que dans ce que cette doctrine avait de trop absolu, et établir que toutes les dispositions du titre *de la prescription* ne seraient pas applicables en matière de déchéance.

Cette dissertation, entre deux savants aussi profonds, n'a aucune influence sur la question actuelle, car tous deux reconnaissent que les fins de non-recevoir, tirées des art. 435 et 436, sont des prescriptions.

« Il y a cependant, dit Troplong, *Prescriptions*, t. II, p. 392, quelques cas exceptionnels où la *prescription*, réduite à ses plus étroites limites, se règle sur un certain nombre d'heures.

» L'art. 436 du Code de Commerce en offre un exemple, lorsqu'il exige que, pour conserver le droit d'agir en dommages et intérêts contre le capitaine de navire, on proteste dans les vingt-quatres heures de la réception de la marchandise. »

Au surplus, tous les auteurs appellent cette fin de non-recevoir une *prescription*. (Duparc-Poullain, *titre VI des Prescriptions, N° 299, p. 594.* — Emérigon, *t. II, p. 555.*)

Nous terminons par M. Dalloz, v. *Exceptions*, vol. VII, p. 634.

« Nous pensons que, lorsqu'il s'agit d'un exploit ou d'un acte de procédure dont l'omission dans le délai fixé par la loi entraîne l'anéantissement, non pas seulement de l'instance, mais du droit même en vertu duquel elle est poursuivie, l'exception, qui résulte de l'expiration du délai, constitue une exception qui peut être *opposée en tout état de cause*. Cette distinction, à la vérité, n'est pas non plus dans le texte de l'art. 173, mais elle n'a pas besoin de s'y trouver, car cet article ne parle que de nullités, et la déchéance, qui existe dans le cas qui nous occupe, *constitue une véritable prescription*, qui nous paraît régie par l'art. 2224 du code Nap., d'après lequel l'exception de prescription peut être opposée en tout état de cause.

C'est donc une prescription, cette fin de non-recevoir, et comme telle elle pourra être opposée en tout état de

cause, ainsi que cela résulte de l'art. 2224 du code Nap., ainsi conçu :

« La prescription peut être opposée en tout état de cause, même devant la cour impériale, à moins que la partie, qui n'aurait pas opposé le moyen de la prescription, ne doive par les circonstances être présumée y avoir renoncé. »

113. — On devra toujours proposer ces fins de non-recevoir, *in limine litis*. La logique veut qu'on commence d'abord par démontrer l'extinction d'une action avant d'en examiner le mérite.

Il serait inutile, lorsqu'une action n'existe plus, d'examiner si, lorsqu'elle existait, elle était bien fondée. Si ces fins de non-recevoir sont au nombre de ces exceptions qu'on peut présenter en tout état de cause, le silence qu'une partie garderait sciemment ou involontairement, sur un moyen répulsif de l'action, serait une faute qui ne saurait rester impunie. Ainsi, une partie pourrait laisser s'engager le débat sur le fond, concourir à des jugements préparatoires et interlocutoires, assister à toute une procédure d'enquête ou d'expertise, avec l'intention secrète de faire tomber toute cette procédure par une simple fin de non-recevoir, qu'elle eut pu opposer à la naissance du procès; elle supportera donc les dépens qu'elle a occasionnés par son silence.

114. — Ces fins de non-recevoir ne sont pas établies par des motifs d'ordre public, mais dans un intérêt purement privé; or, dans ce cas, une partie a la faculté de ne pas user du bénéfice de la loi, ou de se départir d'un droit acquis et introduit en sa faveur, elle pourra donc, soit renoncer à se prévaloir de l'inobservation des formalités, soit dispenser le capitaine de les remplir.

115. — Un capitaine ne court aucun risque à dispenser un autre capitaine de faire sa protestation. Par cet acte il

ne fait pas l'aveu de sa culpabilité ; il peut reconnaître l'existence d'avaries, en voulant laisser à des arbitres ou à des juges le soin de prononcer ultérieurement sur la responsabilité du sinistre. Il peut, au surplus, dans la déclaration qu'il donne se réserver toute discussion sur le fond du débat.

116. — La dispense de remplir les formalités légales, doit être donnée par écrit, car le silence et l'inaction du capitaine forment une *présomption légale*, qu'il s'est reconnu en faute ou qu'il attribue ce sinistre à un cas fortuit, et cette présomption ne saurait être détruite que par une preuve littérale.

117. — En l'absence de cette preuve, on consulte par fois la correspondance des parties, mais quel vaste champ ouvert aux interprétations? elle ne laisse souvent que trop de doutes dans l'esprit des parties elles-mêmes ; quoiqu'il en soit, l'appréciation de cette correspondance, est dans le domaine du juge, qui peut, sans violer la loi, y chercher et trouver la preuve de cette dispense et décider que l'inaccomplissement des formalités n'a pas enlevé le droit ni éteint l'action.

118. — Des propositions d'arrangement, qui n'auraient que le caractère de simples pourparlers, n'écarteraient pas la déchéance. (*Contrà-Jug. de Nantes, 11 mai 1850.*)

Deux capitaines, après un sinistre, échangent des explications sur les causes qui l'ont amené ; ils constatent que c'est bien par suite d'un abordage, que des avaries ont eu lieu ; mais ils se rejettent réciproquement les torts ; aucun d'eux ne s'avoue en faute, celui qui est lésé ne doit pas rester dans l'inaction, ou il est censé abandonner toute réclamation ultérieure.

Ces pourparlers, pour qu'ils aient quelque valeur, doivent consister dans la reconnaissance de la faute, l'offre de régler amiablement le dégat, et d'en payer la valeur,

et encore, faut-il qu'ils soient justifiés par un écrit émané du capitaine, ou son aveu judiciaire, car, en cas de dénégation la preuve testimoniale ne serait pas admissible.

Telle est l'opinion de M. Boulay-Paty, t. iv, p. 608.

« Si des propositions d'accommodement avaient eu lieu entre parties et qu'en conséquence on eût différé de faire ses réclamations dans les vingt-quatre heures, la fin de non-recevoir ne serait point acquise. Mais il faudrait que la preuve de ces pourparlers fût justifiée par écrit ou par l'aveu des parties; elle ne serait point admise par témoins. »

Et de Valin, t. i, p. 323 :

« S'il y a eu des pourparlers qui aient empêché d'intenter l'action dans les vingt-quatre heures, la fin de non-recevoir n'aura pas lieu; mais la preuve de ces pourparlers n'est pas, selon moi, recevable par témoins, et il n'y a que la ressource de s'en rapporter au serment de la partie adverse. »

119. — L'ordonnance de 1667 prohibait la preuve testimoniale, même en matière commerciale. On ne s'étonne pas de voir Valin la repousser; maintenant que cette preuve n'est interdite qu'en matière civile, qu'il est admis qu'elle forme le droit commun dans les causes commerciales et maritimes, la loi n'a-t-elle pas investi d'un pouvoir discrétionnaire, le juge consulaire qui se décide, d'après les circonstances, pour l'admettre ou la rejeter?

Ce droit d'ordonner un apurement lui est refusé, toutes les fois que la preuve tendrait à faire disparaître une présomption légale, qui existerait dans la cause.

Cette présomption naît du silence ou de l'inaction du capitaine, quand il ne proteste pas ou ne forme pas sa demande en justice dans les délais légaux; l'autre capitaine, contre lequel on n'agit pas, est libéré de toute action; il a une présomption légale en sa faveur. (*Art.* 1350, *C. Nap.*)

Or, nulle preuve n'est admise contre la présomption de la

loi, lorsque sur le fondement de cette présomption, *elle dénie l'action en justice. (Art.* 1352, *C. Nap.)*

120. — Un auteur, M. Boucher, pag. 706, s'oppose même à ce qu'on défère le serment.

« Je ne pense pas, dit-il, qu'aujourd'hui on fût admis à déférer le serment, je pense, au contraire, qu'abstraction faite du vernis de mauvaise foi dont se couvrirait celui qui le refuserait, il serait bien fondé dans son refus; en effet, la prescription est une présomption légale; or la présomption légale, dispense de toute preuve et nulle preuve ne peut être admise contre; donc on ne peut obliger quelqu'un à faire un serment, contre cette présomption ou tendant à la détruire. »

La réponse est bien simple ; la déchéance prononcée par les art. 435 et 436, est une *prescription*, et en matière de prescription le serment peut être déféré. (*Art.* 2275. *Code Nap.*)

121. — Une partie est quelquefois présumée par les circonstances, avoir renoncé à la prescription et sous ce nom de *circonstances*, l'art. 2224 du code Nap., embrasse une foule de cas qu'il n'est pas possible d'énumérer, et qui sont laissés à l'appréciation des juges.

La renonciation tacite résulte d'un fait qui suppose l'abandon d'un droit acquis. (*Art.* 2221.)

Les fins de non-recevoir, tirées des art. 435 et 436, ainsi que nous l'avons vu, sont opposées en tout état de cause, et même en appel, par conséquent des conclusions posées au fond, ne feraient pas présumer une renonciation.

On est censé renoncer à se prévaloir de ces fins de non-recevoir par la constitution d'un tribunal arbitral, par la nomination d'experts dans un compromis, par des offres réelles, etc.

122. — Toute action serait-elle éteinte, si un compromis tombait en péremption?

On examine le caractère de ce compromis ; ou par cet acte c'est un pouvoir de juger, conféré à un arbitre, ou c'est une mission confiée à un tiers d'expertiser le dommage.

S'il y a arbitrage, la lice judiciaire ne peut se rouvrir pour le capitaine plaignant; une instance arbitrale ne saurait avoir plus de puissance qu'une instance en justice réglée; que fût-il arrivé, si le débat eut été porté devant le tribunal, la péremption eut effacé tous les actes de la procédure ; par la même raison, en matière d'arbitrage, le compromis disparaît sans qu'on puisse se prévaloir des aveux et reconnaissances qui y seraient contenus. (*Art. 401, Code de Procédure civile, et 2247, Code Nap.*)

S'il y a expertise, c'est-à-dire une mission donnée à un tiers pour établir l'étendue d'un dommage dont on se reconnaît l'auteur, il a été dans l'intention des parties de se dispenser respectivement des prescriptions de la loi :

123. — Le juge ne peut d'office prononcer la déchéance de l'action pour défaut d'accomplissement des formalités ; outre qu'il prononcerait sur chose non demandée, il perdrait son caractère d'organe impartial de la loi, en soulevant une fin de non-recevoir qui n'est pas d'ordre public, simplement établie dans un intérêt privé et à laquelle une partie a pu renoncer expressément ou tacitement. Enfin l'art. 2223 du Code Nap. dispose que les juges ne peuvent pas suppléer d'office, le moyen résultant de la prescription.

CHAPITRE VIII.

De la Protestation ou Réclamation.

PREMIÈRE SECTION.

De la Réclamation.

124. — On donne le nom de réclamation à la déclaration notifiée par huissier, à l'auteur d'un abordage qu'on entend le rendre responsable des avaries occasionnées au navire ou à sa cargaison ; dans la pratique, on emploie de préférence le mot de protestation pour désigner cet acte.

125.—Le délai de vingt-quatre heures accordé pour notifier cet acte, est bien court. Au premier abord, cela paraît rigoureux, quand on songe aux intérêts si graves qui peuvent être compromis par un retard ou un oubli du capitaine ; au fonds, la disposition est juste ; il fallait dans un temps très-rapproché du sinistre faire connaître les avaries que le navire aurait reçues.

Était-il nécessaire d'accorder un temps plus long au capitaine pour réclamer, quand il a sa liberté d'action ; s'il n'agit pas dans ce délai, c'est qu'il n'a pas de torts à imputer au capitaine dont le navire a heurté le sien ou qu'il se reconnaît en faute.

126. — Le défaut de protestation est donc un aveu tacite que le capitaine n'a pas de réclamations à faire.

Il établit encore une présomption légale qu'il n'y a pas d'avaries.

Cette présomption, dit M. DAGEVILLE, est indestructible ; le fait contraire peut-il être justifié avec la plus grande évidence, ne saurait atténuer toutes les conséquences de la présomption légale.

L'observation de cette règle est de la plus stricte rigueur, son inobservation ne comporte aucune excuse, et opère irrévocablement la fin de non-recevoir, même en pays étranger.

127. — C'est plutôt dans l'intérêt de l'abordant et des assureurs que cette protestation est ordonnée.

Par son accomplissement, les assureurs absents sont mis à l'abri des surprises et des fraudes.

L'abordant lui-même, apprend de suite l'étendue du dommage. Il n'a pas à craindre qu'on confonde les avaries résultant de l'abordage, avec d'autres que pourrait éprouver plus tard le navire ou la cargaison.

128. — Aucune forme sacramentelle n'est imposée à la protestation ; on se contente de notifier par un acte d'huissier, le jour, le lieu, l'heure et les causes du sinistre, avec une mention sommaire des avaries, leur nature et leur importance, et la déclaration qu'on entend rejeter toute la responsabilité sur le capitaine en faute.

129. — Il serait trop sévère de demander pour cette protestation toute la régularité qu'on apporte aux autres actes de la procédure. Tous les sinistres n'arrivent pas dans un port ; en cours de voyage, le capitaine dont le navire éprouve des avaries et qui s'est dirigé vers le premier port, ne peut prendre quelquefois que le nom du navire ou du port auquel il appartient. Le capitaine a des éléments suffisants pour réclamer, il notifiera au capitaine *de tel navire ou de tel port ;* on ne le dispenserait pas de remplir cette formalité

parce qu'il ne connaîtrait pas les noms du capitaine et de l'armateur; dans le mois qui suivra cette protestation, le capitaine aura tout le temps de se renseigner, pour former plus régulièrement sa demande en justice.

Dans l'hypothèse même, où le capitaine n'ignorerait pas les noms du capitaine abordant, soit parce que le navire appartiendrait au même port que le sien ou qu'il le sût d'une autre façon, la protestation ne serait pas encore nulle, sinon, il faudrait avec cette rigueur de principes annuler la protestation qui serait faite au capitaine qu'on présumerait à bord quand il serait décédé, ou remplacé par une cause quelconque.

130. — On lit, art. 436 : « *Ces protestations et réclamations sont nulles*, si elles ne sont *faites et signifiées*, etc. » On pourrait conclure du rapprochement de ces mots : *faites* et *signifiées*, que la loi prescrirait deux actes : une réclamation devant une autorité française ou étrangère, dans le lieu où le sinistre est arrivé, et la notification par huissier, ou tout autre officier ministériel compétent, de la copie certifiée conforme de cette réclamation.

Si l'on voyait dans ce passage l'indication d'une forme quelconque de protestation, on conviendra que le législateur se serait bien mal expliqué. Devant quelle autorité serait faite cette protestation, si elle devait précéder la notification? Au surplus, quelle serait l'utilité de deux actes pour le même objet, dans un délai aussi rapproché, et qui consommeraient un temps précieux?

131. — Souvent après un abordage, celui qui se prétend lésé se retire avec ses témoins, les gens de l'équipage ou autres devant une autorité locale, le maire, le juge de paix ou le capitaine du port. Là, on procède à une enquête dans une forme quasi-judiciaire, chaque témoin exprime ses impressions sur les causes et les circonstances du sinistre.

Cette mesure n'équivaut pas à la protestation et ne la remplace pas; elle a cela de bon, qu'elle sert à fixer les souvenirs des personnes présentes au sinistre et qui seraient appelées plus tard à déposer régulièrement en justice, ou à s'assurer du témoignage de gens étrangers à la localité, ou de matelots qui peuvent le lendemain entreprendre des voyages de long cours, mais elle serait sans effet, si le procès-verbal qui renferme ces dépositions n'était signifié dans le même délai que la protestation elle-même.

Ainsi jugé par arrêt de la cour d'appel de Rouen, le 2 mars 1842. (DALLOZ *1842-2-93.*)

« Attendu qu'en admettant comme réclamation suffisante le rapport fait par Jeannin, devant le suppléant du juge de paix de Quillebœuf, le 18 juillet, jour du sinistre, cette pièce ne peut néanmoins empêcher la déchéance prononcée par l'art. 436; car elle n'a pas été signifiée au capitaine Doucet, dans les vingt-quatre heures, ce qui eut pu avoir lieu, puisqu'il existe deux huissiers dans le canton de Quillebœuf et que Pont-Audemer n'est distant de cette localité que d'un myriamètre et demi. »

132. — La protestation varie dans son étendue, et ses effets, suivant la qualité de celui qui la notifie. Le capitaine et l'armateur représentent toutes les parties intéressées, et la protestation notifiée en leur nom, assure aux propriétaires du navire et aux chargeurs, une action utile. Elle profite donc à tous.

Celle notifiée au nom du propriétaire du navire ou des chargeurs, n'a pas la même portée : leurs intérêts sont parfaitement distincts, et si l'un d'eux seul agit, il ne le peut que dans la mesure de son droit individuel.

L'intérêt est la base des actions; le propriétaire du navire qui est resté étranger à l'armement et qui n'a fait que louer le corps de son navire, ne souffre que dans sa propriété.

Son intérêt ainsi que celui du chargeur, ne s'étendra pas au-delà du dommage causé à sa chose.

Le chargeur ne sera jamais soumis indirectement à une contribution, pour les avaries causées aux autres marchandises du chargement ou au navire. Il ne supportera pas de répartition, comme dans le cas de jet à la mer, car les avaries résultant de l'abordage sont simples et particulières et non classées dans les avaries communes.

Combien est différente la position de l'armateur! sa responsabilité est engagée envers les tiers, qui ont pris part à l'expédition.

Comme propriétaire du navire et des marchandises, c'est sa chose qui souffre.

Comme affréteur du navire, il répond des détériorations. *(1732, Code Nap.)*

Comme voiturier, chargé du transport des marchandises d'autrui, il est responsable. *(1782, 1783, 1784, Code Nap.)*

Quant au capitaine, s'il n'était pas assimilé au voiturier et comme tel responsable, il puiserait dans la loi et par la force des choses, le droit d'agir pour autrui.

133. — La protestation est nécessaire, au cas d'abordage entre deux navires appartenant au même armateur. Ces deux navires peuvent avoir pour objet deux opérations distinctes et leur cargaison appartenir à divers. En outre l'avarie est une charge qui retombe sur le navire qui est en faute, de sorte qu'elle peut modifier le chiffre de l'opération de l'un, sans altérer le chiffre de l'autre.

134. — C'est au capitaine du navire abordant que la protestation est tout d'abord notifiée; on doit le croire en faute, mais s'il était manifeste pour tout le monde, que le choc aurait été déterminé par l'impulsion que ce navire aurait reçue d'un autre, cette protestation devrait être notifiée à l'un et à l'autre capitaine.

Supposons les causes du sinistre difficilement appréciables, le capitaine notifie à l'auteur apparent ou présumé du sinistre; cela ne suffirait pas pour qu'il fût en règle, vis-à-vis de l'auteur réel, qui n'aurait pas été interpellé judiciairement; si plus tard, il était appris, après une instruction que le navire abordant aurait été poussé par un troisième, il faudrait, sous peine de déchéance, réitérer la protestation contre ce dernier et l'assigner dans le mois du jour où la vérité a été connue.

Le point important sera de préciser le moment où la prescription, qui sera acquise, par l'expiration du délai d'un mois, aura pris son cours; si le capitaine en faute, a été mis en cause, des conclusions seront prises pendant le cours de l'instance; dans le cas contraire, le délai partira du jour où la faute sera constatée juridiquement, par une enquête ou un rapport d'expert.

135. — L'espèce suivante nous servira d'exemple :

Le 3 novembre 1846, le navire le *Louis-Auguste*, capitaine Leblanc, était en chargement dans le port de Bordeaux, sur la rive droite de la Garonne, au lieu dit les Guerriers. Le patron d'un canot de service du port, arrivé par le travers du *Louis-Auguste*, sur les midi, avait remarqué que l'amarre de ce navire à tribord derrière, occupait l'entier chenal de dérivation, et il avait donné ordre aux gens de l'équipage du *Louis-Auguste*, de quitter la place, ce qui ne fut point exécuté. De deux à trois heures, une yole, chargée de cafés et montée par le patron

Jeanty, vint se placer le long du navire le *Louis-Auguste*, cette yole était mal et trop chargée; la place sous palan étant occupée par d'autres barques en déchargement, le capitaine le Blanc, ordonna au patron Jeanty de se tenir provisoirement sur son amarre de derrière à tribord.

Le flot était arrivé, et avec lui, les amarres de l'arrière du *Louis-Auguste* avaient raidi et obstruaient, l'étroit chenal destiné à la navigation. C'est dans cette circonstance, que vers les trois heures et quart, se présenta la gabarre, chargée de planches, la *Jeune-Marguerite*, dirigée par le patron Duport; la disposition du chargement de cette gabarre s'étendait de tribord à babord fort au large de chaque côté, ce qui obligeait son patron à poursuivre sa route sur le milieu de tous les passages ouverts à son trajet. Le patron Duport, avait ou non remarqué l'amarre du *Louis-Auguste*, lorsque le gouvernail de la gabarre, rencontrant l'aussière de ce navire, y fut retenu par son talon, et la gabarre obéissant à l'impulsion du courant et suivant la direction de l'amarre, toucha la partie supérieure du chargement de la yole de Jeanty, détermina son inclinaison et enfin sa submersion.

MM. Malsang et Cie, de Bordeaux, propriétaires des boucauts de café, chargés sur la gabarre du patron Jeanty, notifièrent le lendemain leur protestation au patron Jeanty et à Duport, auteur présumé de l'abordage; cette protestation était donnée avec assignation devant le tribunal de commerce de Bordeaux, et Duport, après l'avoir reçue, la reporta le même jour à cinq heures et demie du soir, au capitaine Leblanc.

Le tribunal de commerce de Bordeaux, par son jugement du 20 novembre 1846, relaxa Jeanty, patron de la yole submergée, condamna le gabarrier Duport, et accueillit la demande en garantie de Duport contre le capitaine Leblanc.

Appel, et un arrêt de la cour de Bordeaux, du 14 mai 1847, infirma la décision des premiers juges, en déchargeant Duport des condamnations portées contre lui.

C'est après cette décision, que MM. Malsang et Cie qui avaient toujours laissé de côté le capitaine Leblanc, qui ne lui avaient point signifié de protestation, et qui n'avaient pris aucune conclusion contre lui en première instance et en appel, actionnèrent Guibert, l'armateur du *Louis-Auguste*, et le capitaine Leblanc, devant le tribunal de commerce de Nantes, afin de s'entendre condamner au remboursement des avaries, le capitaine Leblanc étant, après la décision rendue en faveur des patrons Jeanty et Duport, considéré comme le seul auteur de l'abordage.

La protestation de MM. Malsang et Cie (disait-on dans l'intérêt des sieurs Guibert et Leblanc) notifiée par eux aux patrons Duport et Jeanty, est sans force et valeur à l'égard de l'armateur et du capitaine le *Louis-Auguste*. Elle n'a plus d'existence légale; elle avait été notifiée à des personnes qui ont été déclarées plus tard exemptes de blâme; et la justice, en relaxant Duport et Jeanty, a éteint toute procédure suivie contre eux; comment faire revivre cette protestation ou cet acte de procédure non dirigé contre eux et qui leur est étranger?

Soutiendrait-on que c'est remplir le vœu de la loi, que de protester seulement contre celui qu'on présume être l'auteur du sinistre, et que cette protestation équivaut ou remplace celle qui doit être faite au véritable auteur. Il ne serait pas possible d'accueillir cette théorie, que la nécessité de la protestation serait limitée au conflit entre l'abordeur et l'abordé; la loi veut qu'on proteste contre l'auteur de l'accident, qu'il l'ait occasionné directement ou indirectement.

MM. Malsang et Cie n'ont-ils pas pu rechercher à l'instant même les causes de l'abordage, et s'ils n'ont pu connaître

l'auteur dans les vingt-quatre heures, au moins n'ont-ils pu l'ignorer dans le cours des procédures et par les documents qui ont éclairé la justice, pourquoi donc n'ont-ils pas protesté après cette découverte, assigné le capitaine, ou conclu contre lui dans les instances où il était partie? Et ce n'est que le 6 juillet 1847, c'est-à-dire huit mois après l'événement, que se produit le premier acte d'une procédure entre eux, et qu'ils l'intiment judiciairement. En s'abstenant, ils se sont exposés à la déchéance qu'on leur oppose aujourd'hui.

MM. Malsang seraient-ils relevés de cette forclusion par le report de la protestation faite par Duport au capitaine Leblanc, qu'on leur répondra que cet acte a disparu avec la procédure de Duport. Après l'arrêt de la cour de Bordeaux, il n'est rien subsisté de ce qui avait été fait contre Duport, et de ce qu'il aurait fait lui-même contre Leblanc. Comment cette assignation de Duport à Leblanc, étrangère à Malsang, lui conserverait-elle des droits? L'affaire se présente donc, aujourd'hui, comme s'il n'avait jamais été question de Duport et de Jeanty.

Enfin, considérât-on cette mise en cause comme une protestation suffisante et pouvant profiter à Malsang, elle n'aurait pas été donnée en temps utile, l'abordage étant arrivé le 3 novembre, à 3 heures $^1/_2$, et l'assignation de Duport n'ayant été remise que le lendemain, à 5 heures $^1/_2$, au capitaine Leblanc.

MM. Malsang et Cie répondaient : La protestation n'est prescrite qu'envers celui qui a fait le choc. Aussi a-t-on protesté et assigné dans les délais le patron de la yole la *Jeune-Marguerite*. Dans le cours de l'instruction, il est appris que, si la *Jeune-Marguerite* a fait abordage, c'est qu'elle y a été poussée par la faute d'un autre. Ce mouvement imprimé à la *Jeune-Marguerite* et qui l'a fait porter sur la yole de Jeanty a-t-il été occasionné par le choc du

troisième navire le *Louis-Auguste*? Non. Il n'y a donc pas, par rapport à ce dernier, un abordage, quoiqu'à un autre point de vue, il ait porté préjudice et en soit responsable. Que reproche-t-on au capitaine Leblanc? Un mouillage, dans lequel il avait cru devoir se maintenir, malgré les avertissements de l'autorité; un mauvais système d'amarrage, qui a donné lieu à un abordage entre deux autres navires. C'est dans ces derniers faits que se puise l'action qui n'est pas, comme celle résultant de l'abordage, soumise à des prescriptions particulières.

Appel :

« La cour,

» Considérant que le dommage éprouvé par Malsang est le résultat d'un abordage; que l'action en réparation de ce dommage tombait dès-lors sous l'application des art. 435 et 436 du code de commerce; que Malsang et Cie le reconnurent tellement qu'ils se conformèrent aux prescriptions de ces articles, en ce qui concernait Jeanty et Duport, patrons des deux embarcations qui s'étaient abordées; que Duport reporta à Leblanc, capitaine du navire le *Louis-Auguste*, la demande formée contre lui, en l'appelant en garantie, comme ayant occasionné l'abordage par sa faute; que si Malsang et autres parties de Me Ravenel, qui furent ainsi instruits des causes du sinistre, avaient voulu conserver leur action contre Leblanc et son armateur, ils eussent dû former contre eux leur demande dans le mois au plus tard, à partir du jour où les faits avaient été ainsi portés à leur connaissance; qu'ils ne prirent cependant aucunes conclusions contre Leblanc qu'ils trouvaient en cause; qu'il en résulte que leur action principale contre Jeanty et Duport ayant été rejetée, le recours en garantie de ce dernier devient sans objet.

» Considérant que les réserves accordées par l'arrêt de

la cour d'appel de Bordeaux du 14 mai 1847 n'ont pu avoir pour effet de suppléer au défaut de poursuites desdits Malsang et Cie contre Leblanc et Guibert dans le délai de la loi; que la cour de Bordeaux, en réservant d'ailleurs l'action, réserva en même temps les exceptions des défendeurs qui sont en cet état bien fondés à se prévaloir de la fin de non-recevoir établie par l'art. 436 du code précité.

» Déclare Malsang et Cie non-recevables. » (*Arrêt de Rennes du 9 août 1851.*)

DEUXIÈME SECTION.

Au nom de qui protester.

136. — On ne perdra pas de vue, dans l'examen de la qualité de celui qui a protesté, que ce droit appartient à celui dont la chose a souffert, mais dans la mesure de son intérêt individuel, à celui qui a la garde, la conservation ou l'administration de cette chose, à celui qui a reçu, à cet effet, les pouvoirs de la loi.

137. — Par conséquent ont droit de protester:

1° Le propriétaire du navire, n'eut-il loué que le corps de son navire, et fut-il resté étranger à l'expédition et à son armement (art. 296 code de com.), quoiqu'il ait encore un recours en remboursement contre l'affréteur;

2° Le propriétaire des marchandises;

Si la marchandise voyage aux risques de l'acheteur (art. 1583 code Nap. et 100 code de com.) le vendeur n'est pas moins tenu d'agir pour le compte du véritable propriétaire. Jusqu'à la tradition de l'objet vendu, il est dépositaire ou surveillant, chargé de sa conservation, il doit maintenir les

droits de l'acheteur contre les tiers, apporter à sa garde les soins d'un bon père de famille. *(Art. 1136 et 1137, Code Nap.)*

A plus forte raison s'il était en demeure de livrer la marchandise ou qu'il eût pris l'obligation de livrer les marchandises à une destination convenue.

Dans toutes ces circonstances le devoir du vendeur, est d'accomplir en son nom, les actes conservatoires.

3° Le passager pour ses effets mobiliers et les marchandises qu'il a abord.

Le passager est censé chargeur, à l'égard des effets qu'il a sur le navire. *(Code Hollandais, art. 532.)*

138. — La protestation est beaucoup plus étendue, lorsqu'elle émane du capitaine ou de l'armateur.

1° L'armateur; il représente toutes les parties intéressées.

S'il n'est qu'affréteur,

Comme locateur du navire, il est tenu de le rendre en bon état et il répond des dégradations qui arrivent pendant sa jouissance. *(Art. 1732, Code Nap.)*

Comme chargé du transport des marchandises, il répond encore de la perte et des détériorations. *(Art. 1782, 1783, 1784, Code Nap.)*

Le gérant d'une société est constitué le mandataire de tous les autres associés. A lui le soin de protester; mais la protestation de l'un des associés serait valable, si le gérant n'accomplissait pas son mandat, ou si les autres associés avaient été dans l'impossibilité de se réunir à lui; dans cette circonstance et à raison de l'urgence, on rentre dans le droit commun, d'après lequel chaque associé peut administrer. (TROPLONG, *art. 1859, p. 94.*)

2° Les capitaines, maîtres ou patrons des navires de commerce.

La loi les y autorise formellement. *Si le capitaine*, dit l'art. 435, *ne fait pas de réclamation*, etc.

Le capitaine est un mandataire légal, d'ailleurs n'est-il pas un voiturier par eau responsable des objets qu'on lui confie, (art. 1782, 1783, 1784), assujetti aux mêmes obligations que les hôteliers (art. 1952, 1953), et ayant une action directe pour le dommage causé à la propriété d'autrui.

139. — Ce droit de protester en son nom personnel, ne serait pas contesté :

1° A celui que le capitaine se serait substitué, pendant le voyage, dans le commandement du navire.

2° A celui qui, en cas de mort du capitaine, l'aurait remplacé;

3° A celui qui, en cas d'abandon par le capitaine de son navire, viendrait après lui dans l'ordre du service;

4° A celui qui, en cas de maladie ou d'absence du capitaine, aurait momentanément la garde, la surveillance ou la direction du navire.

Le marin qui remplace le capitaine dans le commandement du navire, se soumet aux devoirs et aux obligations d'un capitaine, et il jouit des mêmes droits et prérogatives qu'aurait eus le capitaine, pendant le cours du voyage, et comme s'il avait reçu au départ du navire, le commandement de l'armateur lui-même.

140. — Le capitaine privé du commandement de son navire, par suite d'un embargo et de la mise à bord d'un pilote, ne perd point l'exercice des actions relatives au navire (*Arrêt de cassation, du 19 mars 1834.*), il pourrait protester.

141. — D'autres personnes, sans avoir aucun intérêt direct ou qu'une responsabilité ne saurait atteindre, ont, suivant la loi, le droit de protester.

Les contrôleurs de la marine, pour avaries causées aux navires de l'État.

Le receveur des douanes, pour avaries causées aux bâtiments affectés au service de cette administration.

A l'égard de certains agents responsables que l'administration place à bord des navires de commerce pour le transport du matériel de l'État, ceux-ci ne pourraient protester que pour assurer le remboursement des avaries causées au matériel, placé sous leur surveillance et leur responsabilité.

142. — Tout mandataire, autre que le capitaine, tels que le subrécargue, le commissionnaire, le consignataire et le *negotiorum gestor*, a-t-il qualité pour protester?

Si le mandataire agissait en nom qualifié, ou sous le nom du mandant, il n'y aurait point de difficultés, mais s'il proteste en son nom personnel?

En droit, on ne peut s'engager ni stipuler en son nom propre que pour soi (art. 1119, code Nap.), la protestation serait donc nulle.

Si par la force des circonstances, on crée une exception en faveur du capitaine, cette exception est restreinte à de justes limites, et il n'y aurait aucune nécessité de l'étendre à d'autres mandataires, qui ne seraient pas désignés dans la loi.

Nous avons deux espèces de mandat : l'un légal, l'autre conventionnel.

Le capitaine, ou celui qui en remplit les fonctions, s'acquitte du premier; à lui, le droit et le devoir d'agir pour le compte d'autrui; c'est un représentant légal et forcé; il assume sur sa tête une responsabilité qui le force à faire de la chose d'autrui sa chose propre, les affaires et les actions d'un autre, les siennes.

Le second mandat consiste à faire quelque chose pour le

compte d'autrui, mais sans que, dans aucun cas, on puisse agir en son nom propre : celui-là n'encourt aucune responsabilité, quelles que soient les entraves apportées à l'exercice de son mandat. Pour ce mandataire conventionnel, point d'intérêt, point d'action personnelle.

Et qu'on ne dise pas que ce serait laisser le négociant sans protection, lui qui confie à un tiers souvent sa fortune. Le capitaine est toujours là pour le représenter, ou tout autre qui aurait pris le commandement du navire. S'il lui fait défaut, il ne peut s'en prendre qu'à lui-même, d'avoir mal placé sa confiance.

Ainsi, le subrécargue n'est placé à bord que pour mener à bonne fin une opération commerciale. S'il a enlevé une partie des pouvoirs du capitaine, sa mission ne commence qu'à terre. Qu'un abordage vienne à détruire l'élément de son opération, sa responsabilité n'est pas engagée : il y a une force majeure, ou une faute qui lui est étrangère.

De même pour le commissionnaire; les marchandises qui lui sont expédiées ne voyagent pas à ses risque et péril, et d'un autre côté, sa responsabilité ne commence que du moment où il reçoit les marchandises des mains du capitaine.

Mais si, chargé d'acheter des marchandises pour le compte de son commettant, il les avait achetées en son nom personnel et les eût payées de ses deniers, il serait subrogé aux lieu et place du vendeur, et dans l'hypothèse où elles ne voyageraient pas à ses risque et péril, il serait dépositaire.

143. — Au point de vue des principes, on peut critiquer un jugement du tribunal de commerce de Nantes, confirmé par un arrêt de la cour d'appel de Rennes du 3 août 1832.

La gabare le *Crépuscule*, montant de Paimbœuf à Nantes, chargée de diverses marchandises provenant du navire la *Nouvelle-Belty* dont le sieur Genevois était l'armateur, fut

abordée par le navire l'*Américain* remontant aussi la Loire. Des avaries considérables à la gabare et surtout aux marchandises, furent la suite de cet abordage.

Le lendemain, Genevois fit signifier aux armateurs et au capitaine une protestation dans laquelle il leur annonçait l'intention de réclamer contre eux la réparation des dommages résultant de l'événement.

Pareilles protestations furent notifiées par les divers consignataires des marchandises et par le patron de la gabare, mais quelques jours après.

Devant le tribunal de commerce de Nantes où ils avaient été cités, les armateurs de l'*Américain* soutinrent que les consignataires et le patron de la gabarre n'avaient pas protesté en temps utile; que ce défaut de protestation n'avait pas été couvert par celle de l'armateur sans droit, ni qualité, pour agir en leur nom.

La question avait été ainsi posée devant les tribunaux :

Dans les pays où il est d'usage que les armateurs de navires, quoiqu'ils ne se soient obligés envers les affréteurs qu'à transporter les marchandises jusqu'à un port désigné, se chargent néanmoins, sans être munis d'un mandat formel à cet effet, de faire passer ensuite ces marchandises sur de nouveaux bâtiments aux consignataires domiciliés dans un lieu plus éloigné que le port d'arrivée; ces armateurs doivent être considérés *comme mandataires tacites des consignataires* pendant le nouveau trajet des marchandises, et, en conséquence, dans le cas d'abordage et d'avaries de ces marchandises, les protestations par eux faites suffisent pour conserver aux consignataires de la cargaison avariée, leur recours en dommages et intérêts contre les auteurs de l'abordage.

M. Genevois n'avait pas perdu sa qualité d'armateur, s'il était tenu de ne rendre les marchandises qu'au port de

Paimbœuf, au-delà elles voyageaient encore sous sa responsabilité jusqu'au port de Nantes; il suffisait d'établir que l'usage était constant pour les armateurs de se charger de faire transporter par alléges les marchandises du port de Paimbœuf à celui de Nantes.

Au fond, les jugement et arrêt dont s'agit, ont été bien rendus, en tant qu'ils ont validé la protestation de M. Genevois, sauf les motifs sur lesquels porte notre critique.

Le tribunal de Nantes a prononcé le jugement suivant :

« Considérant que de l'aveu de toutes les parties l'abordage imputé au navire l'*Américain*, par les consignataires des marchandises venant par le navire la *Nouvelle-Belty*, transportées sur la gabare le *Crépuscule*, N° 12, patron Toutblanc, a eu lieu le dimanche 21 août 1830, vers quatre heures du soir; que dès le lendemain 22, le patron Toutblanc avait fait sa déclaration d'avaries au greffe du tribunal de commerce; que le même jour 22 août, A. Genevois, armateur de la *Nouvelle-Belty*, avait fait à Lemasne et à Trottier fils, armateurs du navire l'*Américain*, et au capitaine Foucaut, commandant ledit navire, une protestation en forme relativement au dommage résultant de cet événement et protestant contre tout ce qui est à protester.

» Considérant que si Genevois doit être, dans les circonstances de la cause, considéré comme *le mandataire au moins tacite des consignataires*, l'effet de la protestation par lui faite devra leur profiter.

» Considérant, sur ce point, que l'usage établi sur la place de Nantes est que l'armateur du navire, lors même qu'il ne doit sa marchandise qu'à Paimbœuf, se charge néanmoins d'envoyer sa marchandise aux consignataires à Nantes; qu'à cet effet et sans avoir besoin de demander leur consentement, il frète des gabarres aux frais des consignataires, choisit les gabariers, les met en œuvre, transborde la mar-

chandise sans en donner connaissance aux consignataires, et continue ainsi jusqu'à destination à Nantes; que c'est ainsi que Genevois avait agi pour les marchandises mises à bord de sa gabarre N° 12, et que son mandat tacite équivalait, aux termes de l'art. 1372 du code Nap., à un mandat exprès, lui donnait et lui imposait même le devoir de protester dans les intérêts des consignataires et de gérer leur affaire et les dépendances, jusqu'à ce qu'ils puissent le faire eux-mêmes; que les consignataires peuvent donc à bon droit invoquer en leur faveur la protestation *signifiée par* Genevois; qu'enfin ils ont eux-mêmes protesté aussitôt qu'ils l'ont pu faire, c'est-à-dire les 23 et 24 août, et qu'ils ont par là ratifié le mandat tacite légalement imposé à Genevois.

» Considérant qu'il importe peu que le patron de la gabare n'ait point signifié de protestation le 22, puisque ce patron n'était que l'agent de Genevois; que le mandant a toujours le droit d'agir à défaut du mandataire, *et que* Genevois ayant protesté, a rempli, au profit des consignataires, le vœu de la loi, d'où il suit que la fin de *non-recevoir* est mal fondée. » (*Appel, arrêt confirmatif du 3 août 1832.* — Sirey, *1832, 2, p. 547.* — Dalloz, *1833, 2, p. 19.*)

144. — L'assureur n'aurait qualité que s'il avait remboursé les avaries à l'armateur ou aux parties intéressées avec une subrogation expresse dans leurs droits.

145. — Le pilote n'a pas d'intérêt. Sa responsabilité n'est compromise que s'il est en faute, et dans ce cas, c'est contre le capitaine du navire, à bord duquel il est monté, que la protestation est dirigée.

146. — La protestation serait encore valable, si elle était signifiée :

Par l'héritier;

Par l'exécuteur testamentaire;

Par le curateur à une succession vacante (*Art. 813, Code Napoléon*) ;

Ils représentent la personne du défunt;

Par le syndic qui a les actions du failli, à partir du jugement déclaratif de faillite (*Art. 443, Code de Com.*);

Par le créancier (*Art. 1166, Code Nap.*);

Par le liquidateur d'une société;

Ou ce liquidateur a été nommé par compromis, ou il l'a été par jugement :

Dans le premier cas, il ne serait qu'un mandataire conventionnel et par conséquent sans droit; il ne pourrait protester que sous le nom des associés;

Dans le second cas, c'est un mandataire légal, il poursuit en son nom seul, toutes les actions de la société.

TROISIÈME SECTION.

A qui la protestation est-elle notifiée?

147. — On notifie la protestation au capitaine et à l'armateur.

Au capitaine, comme auteur du quasi-délit, et parce qu'il est responsable de tout le dommage, même sur ses biens personnels.

A l'armateur, comme civilement responsable des faits de son capitaine, mais sa responsabilité est limitée à la valeur de son navire, qu'il peut abandonner avec le fret.

148. — Si la protestation n'est pas toujours notifiée aux deux parties, cela tient à l'impossibilité de les rencontrer dans le même lieu, il fallait donc donner toute validité à

l'acte signifié au capitaine comme s'il était notifié à l'armateur lui-même. Mais alors, la signification est faite au capitaine dans une double qualité, comme auteur du quasi-délit et comme représentant l'armateur dans les actions du navire.

149. — Il n'y aurait pas même d'irrégularité à signifier seulement au capitaine, dans le lieu du domicile de l'armateur; le délai accordé pour cet acte d'une importance extrême, est si bref, alors qu'il peut encore être diminué par les heures de la nuit ou par des circonstances de fait, qu'il eût été dangereux de compliquer la procédure par une recherche préalable des parties intéressées.

150. — M. Greterin, directeur des douanes, dans une circulaire du 26 décembre 1835, N° 1520, recommande aux employés de son administration, de signifier toujours au capitaine et à l'armateur, et si la signification, comme cela arrive fréquemment, ne pouvait être faite qu'au capitaine, de mentionner, dans l'acte, des réserves contre l'*armateur;* cette recommandation était superflue, l'armateur étant civilement responsable, le recours existe de plein droit, *sans* qu'il soit besoin de faire des réserves contre lui. Au reste, ce qui abonde, ne nuit pas.

151. — On peut aussi notifier à l'armateur seulement; le capitaine n'est que son mandataire légal, et si l'acte signifié au mandataire est valable, à plus forte raison, sera-t-il parfait, s'il est notifié au mandant.

Néanmoins il est préférable, à défaut de notification aux deux parties, de notifier principalement au capitaine, qui répond de tout le dommage.

La protestation faite à l'armateur n'est pas aussi étendue. L'armateur peut en effet se libérer, vis-à-vis de l'autre navire, en abandonnant le sien avec le fret, quoique la valeur n'atteigne pas le chiffre du dommage.

En second lieu, en ne notifiant qu'à l'armateur, on dégage indirectement le capitaine, car les prétentions de la partie lésée, sont réduites envers l'armateur à une réclamation qui ne dépassera pas la valeur du navire et du fret.

152. — La protestation peut être notifiée à tout marin que le capitaine se serait substitué dans son commandement ou qui, par une cause quelconque, aurait pris le commandement de ce navire.

153. — Le capitaine qui, par l'effet de l'embargo et la mise à bord d'un pilote, serait privé du commandement de son navire et par suite déchargé de toute responsabilité, n'en aurait pas moins qualité pour défendre aux actions du navire.

Aussi, il a été jugé qu'en cas d'abordage par la faute d'un navire soumis à l'embargo et sous la conduite d'un pilote, la demande en indemnité formée contre le capitaine privé du commandement et dans les délais des art. 435 et 436, était recevable, et conservait les droits du demandeur, contre l'auteur du sinistre.

C'est au capitaine à mettre en cause l'administration qui doit répondre des faits de son préposé.

La galiote hollandaise, capitaine Kramer, était à Blaye, lorsqu'au mois de décembre 1832, l'embargo fut mis sur les navires hollandais ; l'administration de la marine mit à bord un pilote, sous le commandement duquel la galiote fit voile sur Bordeaux ; pendant le voyage le navire aborda, et coula bas le bateau conduit par Noël, dit Feuillas ; le lendemain de ce sinistre, le marinier Noël assigna le capitaine Kramer.

Mais le tribunal de commerce, rejeta sa demande par ce motif, que privé du commandement de son navire par le pilote préposé, le capitaine ne pouvait être responsable des événements du voyage.

Garrigon et Dubreuil, expéditeurs, assignent Noël en remise ou en paiement de la valeur des vins qui lui avaient

été confiés, Noël appelle en garantie l'administration de la marine et demande en outre contre elle le paiement du prix du navire naufragé.

Celle-ci soutient que ce recours n'est point recevable aux termes des art. 435 et 436; qu'on ne peut se prévaloir de l'action contre Kramer, puisqu'elle avait été déclarée nulle, comme dirigée contre une personne sans qualité, enfin qu'au fond le sinistre était le résultat d'un abordage fortuit et devait, aux termes de l'art. 407, être supporté par celui qui l'a éprouvé.

Jugement qui rejette les prétentions de l'administration et la condamne au fond.

Appel.

Arrêt. — La cour : « attendu que le capitaine à un mandat légal pour exercer pendant le voyage les actions relatives au navire ainsi que pour y défendre.

» Attendu que si, par l'effet de l'embargo, le capitaine n'était plus responsable de la conduite de son navire, puisqu'un pilote avait été placé à son bord par l'administration de la marine, il en résulte que cette administration est devenue responsable du fait de son préposé, mais que cette circonstance n'a pas privé le capitaine de sa qualité ni préjudicié à la validité des actes que les tiers lui ont adressés de bonne foi.

» Attendu que le sinistre est arrivé le 14 novembre 1832, que le lendemain, Noël a fait sa déclaration et formé sa demande contre le capitaine, et que par là, il a satisfait, autant qu'il était en lui, aux dispositions des art. 435 et 436.

» Attendu qu'en admettant que le jugement du 21 novembre 1832 dût obliger Noël à former sa réclamation contre la marine, dans les délais prescrits par les art. 435 et 436, ce jugement ne pouvait avoir cet effet, qu'autant qu'il lui aurait été signifié et qu'il a assigné l'administration

de la marine, le 12 décembre 1832, avant qu'il en ait été fait aucune signification. (*Cour d'appel de Bordeaux, 31 juillet 1833.* — Dalloz, *2, p. 62, 1834.* — Sirey, *2, p. 35, 1834.*)

Pourvoi en cassation :

On a soutenu, pour l'administration de la marine, que la signification de la demande en indemnité pour cause d'abordage, bien qu'adressée dans les délais prescrits par les art. 435 et 436 était de nul effet quant à l'administration, puisque le sieur Kramer, dépouillé du commandement de la galiote hollandaise, ne pouvait la représenter; que c'était donc directement, contre l'administration, que la réclamation dans les vingt-quatre heures du sinistre, devait être dirigée; que vainement, la cour de Bordeaux invoquait la bonne foi de Noël, fondée sur l'ignorance de l'incapacité du sieur Kramer; que, du moins, cette bonne foi avait dû cesser à l'époque du jugement du 21 novembre 1832, qui le déboutait de son action en indemnité contre le dernier; qu'à partir de ce jour et dans les vingt-quatre heures du jugement, la réclamation devait être signifiée à l'administration; que celle-ci n'avait nullement besoin de notifier cette décision au sieur Noël, pour deux motifs : le premier, parce que l'événement seul du sinistre l'avait mis suffisamment en demeure; le second, parce qu'elle n'y était pas partie.

Ces moyens ont été rejetés.

« La cour,

» Attendu en droit, que sont non recevables toutes ces actions en indemnités pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait et signifié de réclamation dans les vingt-quatre heures, et si, dans le mois de sa date, cette même réclamation n'a pas été suivie d'une demande en justice;

» Et attendu qu'il est constant et reconnu en fait par l'arrêt

attaqué, que l'abordage du bateau du capitaine Noël, dit Feuillas, par la galiote le *Félix*, du capitaine Kramer est arrivé le 14 novembre 1832; que le lendemain 15 et ainsi dans les vingt-quatre heures du sinistre, Noel a fait sa réclamation contre le capitaine Kramer; qu'enfin le 12 décembre suivant et ainsi dans le mois de sa réclamation, Noël a intenté sa demande en justice contre l'administration de la marine, demanderesse en cassation, et cela, après que par jugement du 21 novembre précédent (1832), le même Noël avait été débouté de sa demande en indemnité par lui portée contre Kramer, par le motif que l'administration de la marine avait mis l'embargo sur le navire hollandais, et qu'elle y avait mis à bord un pilote-lamaneur, qui le dirigeait au moment de l'abordage;

» Que dans ces circonstances, en écartant la fin de non-recevoir proposée par l'administration contre l'action en indemnité dirigée contre elle par Noël, l'arrêt a fait une juste application des art. 435 et 436;

» Attendu que c'est à tort que l'administration de la marine a prétendu que c'était à elle-même et non pas au capitaine hollandais Kramer, que le capitaine Noël aurait dû signifier sa réclamation le lendemain du sinistre;

» En effet, il est constant et reconnu en fait par l'arrêt attaqué que c'est l'administration de la marine, qui, à la suite des ordres supérieurs, a mis l'embargo sur le navire hollandais; que Noël, toujours étranger à cet embargo, n'en pouvait connaître ni le fait ni les conséquences; que malgré cet embargo, le capitaine Kramer n'avait pas été privé de sa qualité; que c'est de bonne foi que Noël lui a adressé, comme aurait pu faire un autre tiers quelconque, sa réclamation; qu'enfin Noël a satisfait autant qu'il était en lui, aux dispositions des art. 435 et 436. » (*Arrêt de cassation, du 19 mars 1834.* — DALLOZ, *1, p. 210, 1834.* — SIREY, *1, p. 798, 1834.*)

QUATRIÈME SECTION.

Par quel Officier ministériel la protestation doit-elle être notifiée?

154. — Les huissiers sont les seuls officiers ministériels qui soient chargés de notifier les protestations et dénoncés extrà-judiciaires que les parties jugent nécessaires pour l'exercice ou la conservation de leurs droits.

Et en pays étranger, les chanceliers des consulats donnent toutes les assignations et font en personne toutes les significations, pour suppléer au défaut d'huissiers. (*Art. 8 de l'édit de 1778.*)

Le ministère des huissiers est forcé, et ils seraient passibles de dommages et intérêts, pour retard et refus d'instrumenter, ou nullités dans leurs exploits.

155. — Ces protestations ne seraient pas valablement signifiées par un notaire. — Il serait incompétent. — Cet officier ministériel a bien, dans certaines circonstances, le pouvoir de signifier des actes extrà-judiciaires de préférence aux huissiers (*art. 154 du code Nap.*), ou concurremment avec eux (*art. 2199 du code Nap. et 173 du code de com.*); mais ce sont là des exceptions; car la fonction principale du notaire est de recevoir tous les actes et contrats des parties, en assurer la date, leur donner un caractère authentique, en conserver le dépôt et en délivrer des grosses et expéditions; et toutes les exceptions sont restreintes aux cas prévus par la loi.

156.—Aux termes du décret du 22 août 1791, les préposés de douane sont autorisés, dans les affaires contentieuses

de leur administration, à faire tous les exploits et autres actes de justice que les huissiers ont coutume de notifier; mais cette attribution ne leur est conférée que dans les instances relatives aux droits de douane. C'est aussi l'avis de M. Greterin :

« Les significations à faire pour l'accomplissement des formalités prescrites par la circulaire N° 1520, dans le cas de poursuites, afin de réparations d'avaries causées aux bâtiments de la marine des douanes, doivent être faites par un huissier et non par des préposés, attendu que la matière ne rentre pas dans la classe des affaires de douane, proprement dites. » (*Circulaire du 29 mai 1843.*)

157. — Dans l'usage, l'heure n'est point marquée sur les exploits des huissiers. Il importe peu en effet, pour leurs actes, qu'ils soient faits à une heure plutôt qu'à telle autre du même jour. Mais lorsque cet acte est du nombre de ceux qui peuvent être atteints d'une prescription qui s'acquiert au milieu du jour, il est bon de ne pas donner lieu à une critique sur le moment de sa confection. L'officier ministériel fera donc bien de marquer l'heure de la remise de la copie.

158. — Un exploit portant qu'il a été délivré à *telle* heure du jour, sans indiquer si c'est le matin ou le soir, est présumé avoir été signifié plutôt le matin que le soir, si dans la supposition contraire il était nul, comme fait hors du temps voulu. Cette présomption devient une certitude si l'exploit a été enregistré le même jour. (Souquet.)

159. — La protestation ne serait pas nulle :

1° Parce qu'elle aurait été faite avant ou après les heures déterminées par l'art. 1037 du code de procédure civile, c'est-à-dire depuis six heures du soir jusqu'à six heures du matin, à partir du 1er octobre jusqu'au 30 mars, et depuis neuf heures du soir jusqu'à quatre heures du matin, du 1er avril au 30 septembre. (*1030, 1037 du code de proc. civ.*)

2° Parce qu'elle aurait été faite un jour férié. (art. *1030, 1037.*)

Dans ces deux cas, l'art. 1037 du code de procédure ne prononce pas la nullité. Seulement, l'huissier serait passible d'une amende.

CINQUIÈME SECTION.

A qui la copie doit-elle être remise?

160. — La copie de la protestation est remise à personne ou à domicile. (*Art. 68 du code de proc. civ.*)

Et encore à bord du navire. (*Art. 419, code.proc. civ.*)

En cas d'absence du capitaine, elle peut être remise à l'officier ou à celui des hommes de l'équipage qui est censé avoir momentanément la garde ou la responsabilité du navire. (*Opin. conf.*, GRETERIN.)

En pays étranger, si le capitaine n'est pas rencontré, ou qu'il y ait danger, ou grande difficulté pour se rendre à bord, la copie est déposée aux mains du consul français.

161. — Mais en cours de voyage sur un fleuve, où déposer la copie, si le navire abordant continue sa route, et que le capitaine abordé se trouve dans un lieu ou à peu de distance d'un lieu où il puisse agir? La protestation sera valablement notifiée à la mairie du lieu le plus voisin du sinistre.

C'est aussi l'opinion de M. GRETERIN.

« Si le bâtiment avait déjà repris la mer, la signification serait faite au domicile du capitaine, si ce domicile est connu, ou dans le cas contraire, comme aussi dans celui où le capitaine habiterait une autre ville, à la mairie du

lieu où se serait passé l'événement. Le maire, et en son absence l'adjoint, viserait l'original, conformément à l'art. 1039 du code de procédure civile. » (*Circulaire du 26 décembre* 1835, *N°* 1520 — *conf.* BOURGAT, *code des douanes.*)

162. — Telle est la jurisprudence du tribunal de Nantes.

Le lougre le *Michel-Ange*, capitaine Conam, descendait la Loire, et un bateau à vapeur, capitaine Aude, remontait le fleuve, lorsqu'au travers du Pellerin les deux navires se rencontrèrent et se firent des avaries.

Le lougre continua sa route pour Auray, son port de destination; de son côté, le paquebot, qui faisait un service public, ne s'arrêta pas au Pellerin, pour confier à un huissier le soin de notifier sa protestation au capitaine Conam, avant que ce dernier n'eût quitté le port du Pellerin.

Le capitaine du paquebot était remonté jusqu'à *Nantes*, mais le lendemain, il était revenu au Pellerin pour y accomplir la formalité de la protestation.

L'huissier déclara dans son exploit, qu'après avoir visité le port du Pellerin et s'être assuré que le navire le *Michel-Ange* était parti, il avait remis la copie au sieur Conam aux mains de M. le maire de la commune du Pellerin.

Appelé devant le tribunal de commerce de Nantes, le capitaine Conam soutenait que la protestation avait été irrégulièrement donnée en mairie, qu'elle était nulle et ne devait produire aucun effet légal.

Aux termes de l'art. 435 du code de commerce, disait-il, la protestation est nulle, si elle n'est faite et signifiée dans les vingt-quatre heures, pourvu que la signification soit possible.

Le capitaine Aude, pouvait faire sa réclamation devant le maire, le juge-de-paix ou le maître du port du Pellerin; telle devait être sa première opération pour que les avaries ne fussent pas attribuées à d'autres causes; et si le *Michel-*

Ange n'était pas encore parti, essayer d'accomplir la seconde notification par huissier de la réclamation au capitaine du *Michel-Ange.*

Mais le cas échéant, du départ du navire, le capitaine était alors dans l'impossibilité d'agir, de là, application de l'axiome, *contrà non valentem agere, non currit prescriptio.*

La prescription de vingt-quatre heures n'avait pas commencé à courir de l'instant du sinistre, puisque le capitaine était parti peu de temps après l'abordage. L'impossibilité d'agir se perpétuait jusqu'au moment où le capitaine aurait rencontré dans un autre port, le navire abordant ou jusqu'après la supputation des délais de distance du port du Pellerin, au domicile du capitaine ou de l'armateur.

La loi dit que la protestation sera signifiée, or cette signification ne pouvait être faite que de trois manières, à personne ou à domicile (art. 68 code de procédure), ou même à bord (art. 419); c'est faire ce que la loi ne prescrit pas, que de déposer la copie en mairie, et en la remettant à un maire complètement étranger au capitaine, et dans une commune qu'il n'habite pas, et où il n'est pas connu, c'est manquer au but de la loi, qui entoure la remise d'une copie de tant de précautions.

On peut répondre victorieusement que c'est mal interpréter la loi; qu'il n'y a réellement d'obstacle à l'accomplissement des formalités, que s'il y a impossibilité matérielle et absolue. Si par exemple l'abordage avait lieu en pleine mer, il est évident que dans ce cas la prescription ne court pas; qu'elle ne prendra cours que du moment où le capitaine abordera dans un port. Cette interprétation est puisée dans l'article même qui dit : *dans un lieu où le capitaine a pu agir*, c'est-à-dire quand le capitaine sera à terre, et qu'il pourra recourir au ministère d'un huissier.

Le tribunal, par un jugement du 9 septembre 1851, a

accueilli les conclusions du capitaine Aude, et qui ont été résumées dans le jugement suivant :

« Attendu qu'il est reconnu, par les deux parties, qu'un abordage a eu lieu en Loire, le 6 décembre dernier, à six heures du soir, près le Pellerin, entre le paquebot de la Loire, N° 5, capitaine Aude, et le lougre le *Michel-Ange*, capitaine Conam;

» Attendu que le capitaine Aude a protesté à raison des avaries arrivées à son navire, et notifié sa protestation dans le délai légal, le lendemain 7 décembre, au capitaine Conam, mais en déposant la copie aux mains de M. le maire du Pellerin, par suite du départ du navire le *Michel-Ange*;

» Attendu que le capitaine Conam soutient que cette protestation serait nulle, en ce qu'elle n'aurait pas été notifiée à la personne du capitaine, ou remise à son bord, et que son navire étant parti peu après le sinistre, la notification ne pouvait plus lui être faite, que dans le lieu où il aurait été rencontré ultérieurement, ou à son domicile, ou à celui de l'armateur, et non à la mairie de la commune du Pellerin, qu'il n'habite pas;

» Attendu que dans une collision entre deux navires en cours de voyage, lorsque le navire abordant continue sa route, le capitaine du navire abordé ne saurait être astreint à notifier immédiatement sa protestation; que la loi ne lui impose pas l'obligation de signifier son acte plutôt à telle heure qu'à telle autre, pourvu qu'il le soit dans le délai légal; que cela serait souvent impossible de le faire de suite par la non-présence sur les lieux d'un officier ministériel qui a seul le droit d'instrumenter, et en outre impraticable, si le navire abordé par exemple était chargé, comme dans l'espèce, d'un service public, pour le transport des voyageurs;

» Attendu que le capitaine doit protester dès qu'il a sa liberté d'action; que cette liberté commence à l'instant où il a pu descendre à terre, que son service le lui permît ou non; que le délai de vingt-quatre heures, pendant lequel il doit protester, est impératif pour lui; et que la loi ne se préoccupe en aucune façon, du point de savoir si celui qui doit recevoir la notification est ou non sur les lieux;

» Attendu que la protestation est ordonnée dans un délai aussi restreint, dans l'intérêt même du capitaine abordant, non pas seulement pour que ce dernier soit prévenu des dispositions de la partie lésée à réclamer ultérieurement une indemnité pour ses avaries, mais par une considération beaucoup plus puissante, pour que le capitaine abordé ne puisse lui réclamer par la suite, comme occasionnés par l'abordage, la réparation de dommages provenant de toute autre cause;

» Attendu que l'impossibilité d'agir doit être absolue et matérielle, comme dans le cas où l'abordage a lieu en pleine mer, et non purement relative, parce que le capitaine aurait continué son voyage, et qu'on ne pourrait plus lui notifier à personne ou à son bord;

» Attendu que, si cette protestation était suspendue par une impossibilité relative, il en résulterait que cette prescription de vingt-quatre heures aurait commencé à courir pendant quelques heures, tant que les deux capitaines seraient restés en présence du port du Pellerin, et qu'ensuite, elle aurait été interrompue par le départ du navire, et jusqu'au moment où la partie lésée aurait pu retrouver le capitaine du navire abordant, ou qu'il aurait été informé de la demeure du capitaine ou de son armateur, ce qui serait inadmissible en droit, et qu'en outre, dans l'hypothèse où cette prescription n'aurait pas commencé à courir, ou qu'elle serait interrompue, les tribunaux ne seraient jamais fixés

sur son point de départ, ou sur le moment précis où l'impossibilité relative aurait réellement cessé;

» Attendu que, si d'après le droit commun, tous exploits doivent être faits à personne ou domicile (art. 68 du code de proc. civ.), ce principe s'applique aux causes civiles ordinaires et non aux causes maritimes, pour lesquelles on a créé dans notre législation des exceptions, soit pour la notification des actes, soit pour la compétence des tribunaux; qu'il est constant que par une fiction légale, le marin a son domicile à bord de son navire; qu'il est justiciable, pour tous les actes relatifs à son expédition maritime, des tribunaux du lieu où il n'est que passagèrement; et qu'enfin, d'après l'art. 418, on peut lui signifier des exploits à bord de son navire qui n'est qu'un domicile de convention;

» Attendu que ces exceptions doivent se concilier avec le droit commun, et que, s'il n'est trouvé personne au domicile réel comme au domicile fictif, c'est le cas d'après l'art. 68 du code de procédure civile, à défaut du voisin qui veuille ou puisse recevoir la copie, de la déposer en mairie;

» Attendu que dans un cas d'abordage, pendant le cours d'une navigation, c'est au capitaine dont le départ précipité forme obstacle à la délivrance de la copie, à savoir que la remise a dû être effectuée à la mairie du port le plus voisin du sinistre, et que c'est là qu'il doit la prendre;

» Attendu que la loi, en donnant un mois au capitaine, pour former sa demande en justice, alors qu'elle n'accordait que vingt-quatre heures pour la protestation à peine de déchéance, indiquait ainsi que la première formalité à accomplir après un sinistre ne devait pas souffrir de retard, et que pour la seconde, il fallait laisser plus de latitude, afin de découvrir la demeure du capitaine ou de l'armateur du navire abordant, quoique la partie lésée fût en situation d'agir plus activement, le tribunal le plus voisin du sinistre étant compétent;

» Déboute le capitaine Conam de ses conclusions, etc. »

163. — Le tribunal de Nantes persiste dans sa jurisprudence ; il a déclaré une protestation tardivement faite, parce que le capitaine abordé ne l'avait signifiée que le jour où il avait retrouvé le navire abordant, mais après les vingt-quatre heures, lorsqu'il pouvait dans le délai notifier à la mairie du lieu le plus voisin du sinistre.

Le vendredi 11 janvier 1852, à six heures un quart du soir, le navire le *Menteur*, ancré au Pellerin, fut abordé par le navire le *Glaneur*, qui remontait la Loire à pleines voiles, et lui fit des avaries.

Suivant le capitaine, il n'avait pu agir immédiatement :

1° Le *Glaneur* ayant continué sa route vers Nantes, il n'avait pu se procurer les noms du navire abordeur et de son capitaine ;

2° A six heures un quart dans le mois de janvier, aucun acte d'huissier ne peut être notifié (art. 1037 code de procédure), et il n'y avait pas de juge au Pellerin compétent pour autoriser la notification à une heure prohibée ;

3° Se serait-il rencontré un juge, aucune signification n'était plus possible, vu la disparition du navire abordeur ;

4° La journée du 12 avait été employée à faire un rapport devant le juge de paix du Pellerin, à venir à Nantes, ville distante de vingt-quatre kilomètres du Pellerin, à s'assurer du nom précis du navire abordeur, de ceux du capitaine et de l'armateur et de leurs demeures, et ce n'est que dans la soirée du samedi que le capitaine avait été renseigné sur tous les points, mais trop tard pour mettre un huissier en œuvre.

5° Dès le dimanche matin, 13, en vertu de l'ordonnance de M. le président du tribunal, il avait notifié sa protestation.

On disait, si dans l'affaire Conam le tribunal a considéré

comme suffisante la notification faite en mairie du Pellerin, parce qu'elle était une démonstration de l'intention qu'avait eue le capitaine de protester contre l'abordeur, il n'a pas dit et ne pouvait pas dire, que cette procédure que la loi n'impose pas, était réglementaire et obligatoire.

La loi ne prescrit nulle part la protestation en mairie. Cette procédure serait vicieuse et en contradiction avec les dispositions précises des art. 68 et 419 du code de procédure. Suivant ces articles, les significations doivent être faites à personne ou à domicile (et en matière maritime, le bord est un domicile légal), mais ce n'est que dans le cas où l'huissier ne trouve au domicile, ni la partie, ni aucun de ses parents ou serviteurs, qu'il est autorisé à remettre la copie de l'exploit à la mairie, le navire abordeur étant disparu, l'huissier ne pourrait accomplir le préalable indispensable de se présenter à la personne ou à son domicile.

La demande a été rejetée par jugement du 4 février 1852.

CHAPITRE IX.

Du délai de vingt-quatre heures.

164. — Cette prescription de vingt-quatre heures n'est pas la seule que nous ayons dans notre législation; les préposés de douanes sont tenus à peine de nullité de leurs procès-verbaux, de les affirmer dans un pareil délai (art. 6 et 10 de la loi du 9 floréal an VII), ceux de l'octroi (art. 8 loi du 27 frimaire an VIII).

165. — Ce délai se compte d'heure à heure, *de momento ad momentum, et non de die ad diem;* aussi ce délai n'irait pas du commencement d'un jour, à la fin du jour suivant, c'est pour cette prescription d'une nature particulière, une dérogation à l'art. 2,260 code Nap., qui veut que toute prescription se compte par jour et non par heure. (VAZEILLE, *p. 258.* — SOUQUET, I, *p. 145.* — TROPLONG, II, *N° 814, p. 392.* — *Arrêt de Cassation, 5 janvier 1809.* — SIREY, *t.* IX, *1, 131.*)

166. — ÉMÉRIGON pense qu'il ne serait pas rigoureusement nécessaire de notifier la protestation dans les vingt-quatre heures, pourvu qu'elle le fût le lendemain de l'abordage.

Voici comment il s'exprime : t. II, p. 336.

« DUNOD, dit que dans le cas d'un délai de vingt-quatre heures, ce délai se compte de moment en moment. Cela est bon en matière de retrait lignager, et autres actions

peu favorables, mais en matière d'abordage, il suffit de faire signifier la requête du jour au lendemain, et je n'ai jamais vu qu'on ait chicané sur les heures, ni sur les moments encore moins. »

Jugement conf. du tribunal de commerce de Bordeaux, du 20 novembre 1846.

Je ne partage pas cette doctrine. L'art. 436 renferme une prescription réduite aux plus étroites limites, et qui est réglée sur un certain nombre d'heures.

Opinion conf. (TROPLONG, *prescript.*, *t.* II., *p.* *392*, *N° 814.*)

167. — Ce laps de vingt-quatre heures se trouve encore diminué par les heures de la nuit, qui entrant dans le calcul du délai sont, par le fait, sans utilité pour celui qui veut ou peut agir.

168. — En pays étranger, la protestation sera signifiée dans le même délai, pour que le capitaine puisse se conserver une action utile devant les tribunaux français. Conf. DAGEVILLE.

Lorsque le capitaine sera dans l'étendue d'un consulat français il s'adressera au chancelier.

Dans le cas contraire, il fera sa protestation, suivant les lois et usages du pays.

Indépendamment de cette formalité il en aura d'autres à remplir pour la constatation du dommage.

169. — Le délai fixé par l'art. 436 est fatal; aucune extension ne lui est donnée, alors même que le navire abordant quitterait les lieux au moment du sinistre.

La prescription prend immédiatement son cours, que le navire abordant soit ou non sur les lieux, et si le capitaine est libre, il n'y a pas de motif pour la suspendre, en cas de départ du navire abordant et jusqu'au moment où le capitaine abordé, l'aurait rejoint dans un autre port.

En outre, l'art. 1033 du code de procédure civile n'est pas applicable; et ce délai de vingt-quatre heures ne serait pas augmenté d'un jour par trois myriamètres de distance du lieu du sinistre, au domicile de l'armateur ou du capitaine.

Ce n'est pas qu'on veuille imposer au capitaine l'obligation de courir après le navire abordant et de le retrouver nécessairement dans les vingt-quatre heures. Si le navire abordant a continué sa route, le capitaine plaignant notifie en mairie sa protestation, dans le lieu le plus rapproché du sinistre.

170. — Cette règle, que la protestation doit être nécessairement donnée dans les vingt-quatre heures, comporte deux exceptions.

La première, lorsque le capitaine est dans l'impossibilité d'agir.

La seconde, lorsque le capitaine est dans un lieu où il ne peut agir.

171. — Commençons par la première exception. L'impossibilité d'agir doit dépendre de circonstances indépendantes de la volonté du capitaine.

Supposons le capitaine abordé dans la nuit ou par un temps brumeux, il a pu ne pas reconnaître le navire abordant; l'impossibilité d'agir est manifeste, la prescription ne court pas, elle est suspendue jusqu'au moment où le capitaine aura rencontré l'autre navire.

Il ne sera pas pour cela exempt de remplir certaines formalités qui, si elles ne sont pas prescrites par la loi, seront nécessaires à l'appui de sa réclamation ultérieure : il aura soin de faire sa déclaration du sinistre au premier port, soit au président du tribunal de commerce, soit au juge de paix, d'en rapporter les circonstances, et de donner un détail des avaries et des dépenses que nécessitera la réparation.

172. — On voit d'autres exemples où le capitaine a son action paralysée. Sa protestation tardivement notifiée, ne sera pas annulée.

S'il est dans le port ou en rade, il aura peu d'entraves.

Mais en cours de voyage, dans une navigation en rivière, mille obstacles empêcheront le capitaine d'agir.

Tantôt il ne sera pas à la proximité d'un juge, qui l'autoriserait à notifier un jour férié.

Tantôt, dans les jours non fériés et loin d'un chef-lieu, il ne rencontrera pas toujours l'officier compétent.

Celui auquel il s'adressera, pourra être malade ou incapable d'instrumenter, pour cause de parenté avec l'une des parties, de suspension ou d'interdiction.

D'autres fois, il faudra se transporter à de grandes distances, pour en trouver un.

Dans toutes ces circonstances, le capitaine ne restera pas dans l'inaction. L'impuissance à laquelle il sera forcément condamné, ne fait pas présumer qu'il renonce à ses droits. Sa protestation étant tardive, il sera relevé de la déchéance en justifiant de tous ses efforts pour agir dans le délai.

173. — Quand la protestation est tardive, les tribunaux apprécient souverainement les difficultés et les obstacles qui ont enlevé au capitaine toute liberté d'action.

M. Laisné a fait des réflexions très-justes, sur un jugement, qui avait relevé un capitaine de la déchéance qu'il avait encourue.

« La question de savoir si le capitaine du navire qui a souffert l'abordage a pu signifier ses réclamations dans les vingt-quatre heures, dépend essentiellement des circonstances de fait, que les tribunaux doivent apprécier souverainement. Mais il semble que dans beaucoup de cas, il faille admettre facilement cette impossibilité d'agir ; qu'on n'oublie pas en effet, que le capitaine dont le navire a été

abordé, a presque toujours des devoirs impérieux à remplir dont l'accomplissement ne peut être différé sans d'immenses inconvénients, et qu'exiger de lui dans un pareil moment des protestations et des significations, ce serait souvent lui demander l'impossible. (*Mémorial du Commerce 1842.*)

174. — Dans l'espèce suivante, la cour de Rouen a eu raison de décider que le capitaine n'avait pas été dans l'impossibilité d'agir.

Le navire du capitaine Jeannin fut abordé et coulé bas devant Quillebœuf à cent mètres environ du quai, par le navire monté par le capitaine Doucet; ce sinistre arriva le 18 juillet 1841, et le capitaine Jeannin, ne forma sa demande contre le capitaine Doucet que le 16 août suivant.

Sur la fin de non-recevoir opposée par le sieur Doucet et tirée de ce que le capitaine Jeannin n'avait pas observé les délais fixés par les art. 435, 436, celui-ci répondit qu'il avait été dans l'impossibilité d'agir.

Que le sinistre étant arrivé un dimanche, il n'avait pu charger un huissier de faire une signification.

Que ce jour-là, lui-même, ayant été jeté à l'eau, lors de l'abordage, avait été obligé de soigner sa personne, et qu'aussitôt après s'être un peu remis de sa chute, il avait dû s'occuper immédiatement du sauvetage de son navire, que le lendemain 18, il n'avait pas été non plus possible de faire les significations utiles, car le capitaine Doucet, avait quitté Quillebœuf, dès neuf heures du matin, et par suite le demandeur n'avait pas eu le temps de faire la recherche d'un huissier, puisqu'il n'y en a pas de résidant à Quillebœuf, et que les deux huissiers du canton demeurent, l'un à un myriamètre dans la commune de Sainte-Opportune, et l'autre à un myriamètre et demi dans celle de Tocqueville, qu'il n'avait donc pu faire de protestation à la per-

sonne du capitaine Doucet, dans les vingt-quatre heures de l'abordage, et en adressant sa réclamation au parquet du procureur du roi, aussitôt son arrivée à Rouen, lieu de sa destination, il avait agi pour le mieux et autant qu'il pouvait le faire, ignorant la demeure du capitaine Doucet.

21 octobre 1841, jugement du tribunal de commerce de Pont-Audemer, qui déclare l'action du sieur Jeannin non recevable par les motifs suivants :

« Attendu que toute action pour indemnité par suite de dommages causés par l'abordage d'un navire, dans un lieu où le capitaine peut agir, doit être précédée d'une réclamation faite et signifiée dans les vingt-quatre heures, à partir de l'événement ; qu'à cet égard, les dispositions des art. 435 et 436 sont formelles et impératives ;

» Attendu qu'il est constant en fait, que l'événement dont le capitaine Jeannin est victime a eu lieu à Quillebœuf, à environ cent mètres du quai, le 18 juillet dernier, de 8 à 9 heures du matin, et que par conséquent le capitaine Jeannin aurait pu facilement agir dans le délai imposé par la loi, le capitaine Doucet, à l'imprudence duquel Jeannin attribue l'événement, ayant relâché à Quillebœuf et en étant reparti le lendemain 19 juillet de 9 à 10 heures du matin. (*Arrêt confirmatif de la cour de Rouen, du 2 mars 1842.* Dalloz, *1842*, ii, *p. 93.*)

175. — La quarantaine à laquelle serait soumis le navire formerait obstacle au cours de la prescription.

176. — Par la seconde exception, si le capitaine est dans un lieu où il ne peut agir, la prescription est suspendue jusqu'au moment de l'arrivée du navire dans un port.

Dans un abordage en rivière, il ne faudrait pas croire qu'après le départ du navire abordant, le lieu du sinistre n'étant pas celui du domicile du capitaine ou de l'armateur, et personne du navire abordant, n'étant là pour recevoir la

copie, le capitaine serait dans un lieu où il ne peut agir, parce qu'il ne saurait à qui signifier : ce serait le cas de signifier en mairie.

177. — On entend par ces expressions, *que le capitaine est dans un lieu où il ne peut agir*, lorsque l'abordage a lieu en pleine mer.

Le capitaine proteste dans le premier port où se réfugie son navire.

Au premier port touché. (DESPREAUX, *p. 435.*)

Non pas au port de sa destination, comme le prétendent MM. DELAPORTE, t. XX, p. 215. — BOULAY-PATY, t. IV, p. 608.

Et sans attendre l'arrivée du navire abordant.

M. PARDESSUS, t. III, p. 92, N° 654, a émis un avis contraire.

« Si deux navires s'abordaient en pleine mer, le délai de vingt-quatre heures ne pourrait courir que du moment de l'arrivée *du navire dont le capitaine se plaint.* »

La protestation ne doit pas souffrir de retard, dès que le capitaine arrive dans un lieu où il peut agir. Qu'importe que le navire abordant ne soit pas présent ? Le navire abordé doit-il attendre ? Dans l'intervalle, ne peut-il pas souffrir d'autres avaries qu'on ferait considérer comme suite ou effets de l'abordage.

Le délai doit courir du moment de l'arrivée. (DELVINCOURT, *t.* II, *p. 284. — Nouveau* DALLOZ, v° *Droit maritime, N° 2300.*)

178. — On a été plus loin. On s'est demandé si lorsque l'abordage avait lieu en pleine mer, la protestation était obligatoire?

L'ordonnance de 1681, livre Ier, t. XII, art. 8, portait : « Toute demande pour raison d'abordage sera formée vingt-quatre heures après le dommage reçu, *si l'accident arrive dans un port, ou havre, ou autre lieu où le maître puisse agir.* »

On pouvait, d'après cette dernière phrase, prétendre que l'ordonnance n'avait statué que pour un cas seulement, celui où le sinistre arrivait dans un lieu où le maître pouvait agir, dans un port, havre, ou une rivière, le capitaine pouvant descendre à terre et se conformer aux prescriptions de la loi; mais que l'ordonnance n'avait rien décidé, quant à l'événement qui se serait passé, hors d'un lieu où le capitaine peut agir, en pleine mer, par exemple. *Qui dicit de uno, de altero negat.*

Comment Valin et Emérigon comprenaient-ils cette disposition de l'ordonnance? Ce sont les meilleurs interprètes que nous ayons à consulter.

« Si, dit Valin, t. i, p. 323, l'abordage s'est fait en pleine mer ou tellement hors du port, qu'il ne soit pas possible au maître d'intenter son action dans les vingt-quatre heures après le dommage reçu, le délai ne courra que du jour de l'arrivée de son navire dans le port. »

Et Emérigon, t. ii, p. 336 :

« Cette prescription ne court que depuis que le capitaine dont le navire a été abordé, aura pu agir. D'où il suit, que si l'abordage arrive en pleine mer, ou dans un lieu où il n'y a point de juge, la prescription sera suspendue, jusqu'à ce qu'on ait le moyen de se pourvoir en justice. »

Les termes de l'ordonnance semblent restrictifs, et cependant Valin et Emérigon n'hésitaient pas à enseigner que la prescription n'était pas moins applicable à l'abordage en pleine mer, qu'à celui arrivé dans un port ou en rivière, sous la condition toutefois de ne faire courir le délai de vingt-quatre heures que du jour où le capitaine a pu agir.

A plus forte raison, en doit-il être de même sous l'empire du code de commerce, dont l'art. 435 n'a pas reproduit ces mots, dans *un port* ou *havre*. (Dalloz, *nouv. droit mari. p. 754, N° 2293.*)

Cette opinion est partagée par tous les auteurs modernes. (DELVINCOURT, *t.* II, *p.* *281*. — DELAPORTE, *t.* XX, *p.* *213*. — PARDESSUS, *t.* III, *p.* *92*. — BOULAY-PATY, *t.* IV, *p.* *608*.)

DALLOZ rapporte que le tribunal de commerce de Livourne, se serait prononcé en sens contraire par un jugement du 16 août 1842.

Nous nous empressons d'ajouter que ce savant jurisconsulte condamne cette doctrine dans une consultation très-remarquable.

« Si l'on devait entendre l'art. 8 de l'ordonnance et surtout les art. 435 et 436 du code de commerce dans un sens si servilement littéral, que la déchéance ne pût s'appliquer qu'aux cas où l'abordage serait arrivé dans le lieu même où le capitaine pourrait notifier sa protestation, il faudrait, pour être conséquent, aller jusqu'à dire que cette déchéance ne serait pas applicable à l'abordage qui aurait eu lieu dans une rade, une rivière, et même dans un port, si ce port ne se trouvait pas dans l'enceinte d'une ville où le capitaine pût trouver un magistrat pour recevoir sa protestation, et un huissier pour la signifier, car alors l'abordage ne serait réellement pas arrivé dans un lieu où le capitaine pouvait agir.

» Cette conséquence que nul ne voudrait admettre, ne montre-t-elle pas, que quand la loi parle de l'abordage, arrivé dans un lieu où le capitaine peut agir, elle ne veut dire autre chose, sinon que le délai de vingt-quatre heures ne commence à courir qu'au moment où le capitaine a la liberté d'action nécessaire pour notifier sa réclamation? On ne voit pas d'ailleurs, comment il serait possible de distinguer, selon le lieu où survient le sinistre; car il peut se faire, que le capitaine ait plus de facilité pour réclamer après un abordage arrivé en pleine mer, mais dans le voisinage d'un port ou d'une ville, que si l'abordage était arrivé sur

une rivière ou un fleuve, mais à une grande distance du lieu où le capitaine peut trouver les moyens légaux de protester utilement. » (DALLOZ, *nouv. droit marit.*, *p. 754, N° 2293.*

179. — Une question qui est souvent agitée dans nos tribunaux, est celle-ci :

La prescription est-elle suspendue par l'occurence d'un jour férié ?

Un abordage arrive le samedi vers midi ; le capitaine peut agir : à quel moment expireront les vingt-quatre heures pour la déchéance ?

On peut supputer ce délai de trois manières.

La déchéance sera acquise :

Ou vingt-quatre heures après le sinistre, le lendemain dimanche, à pareille heure, sans que le jour férié forme obstacle à la prescription.

Ou quarante-huit heures après, par conséquent le lundi suivant à midi, on prendrait les heures que j'appellerai légales, c'est-à-dire pendant lesquelles on peut signifier, écoulées la veille du jour férié (le samedi), pour les réunir à celles du surlendemain (le lundi) à fin de compléter les vingt-quatre heures, en déduisant le temps intermédiaire composant le jour férié, et qui, comme jour civil, contient tout le temps que le soleil employe à faire le tour des deux hémisphères (vingt-quatre heures).

Ou encore quarante-trois heures et quarante-huit heures après ce sinistre, en ne comptant à partir de ce sinistre que les heures pendant lesquelles l'officier ministériel peut instrumenter, ce qui nous reporterait, en observant les dispositions de l'art. 1037 du code de procédure civile, au lundi sept heures du matin ou midi, suivant la saison.

ÉMÉRIGON s'exprime ainsi :

« Les exploits et actes de justice ne peuvent être faits les

jours de fête à moins qu'il n'y ait péril en la demeure, telle est la doctrine générale; mais il faut distinguer :

« Lorsque pouvant agir un jour utile, on a attendu le dernier jour, si ce dernier jour est une fête et qu'on ne trouve point d'huissier qui veuille exploiter, c'est tant pis pour celui qui n'a pas prévu ce qu'il devait prévoir. La loi ne survient pas et ne se rend point indulgente à celui qui s'est laissé *empresser* et tomber par sa faute et négligence dans la nécessité et angustie du temps : *qui se arctavit*, comme dit la loi, 2 § *si quis tamen*, ff. *si quis cautio*, c'est ainsi que parle BRODEAU en l'endroit cité.

» S'il s'agit d'une prescription de courte durée qui tombe en entier ou presque en entier dans des jours de fête, la raison de la loi cesse, et l'on se trouve au cas de la règle, *non valenti agere, non currit prescriptio*.

» ROBERT, *rer. jud. liv.* IV, *chap.* XV, rapporte un arrêt qui décide que la prescription de vingt-quatre heures, établie par la coutume de Paris, en matière de retrait lignager, avait été suspendue pendant le temps qu'on faisait la procession de Sainte-Geneviève.

» Le 7 décembre 1751, un navire ancré dans le port de Marseille fut abordé par le vaisseau l'*Espérance*, capitaine Icard. La requête présentée par le plaignant fut décrétée le soir du même jour; on ne trouva aucun huissier pour l'exploiter, le lendemain était la fête de la Conception; le 9, la requête fut signifiée. Le capitaine Icard excipait du laps de vingt-quatre heures, il disait que l'exploit aurait dû et pu être fait le jour même de la fête, à cause de l'urgence du cas. Mais d'après les principes que je viens d'établir, son exception fut rejetée par sentence du 17 du même mois, et l'action fut admise. » (ÉMÉRIGON, *t.* II, *p.* 335.)

VALIN avait tranché la question plus nettement :

« Dans ce délai de vingt-quatre heures, au reste,

quoique fatal, ne sera pas compris le jour du dimanche qui s'y rencontrera, *l'ordonnance ne le disant pas*, de même de la fête chômée, la raison étant égale. »

C'est précisément parce qu'il n'y avait point de texte dans l'ordonnance de 1681, qui permît d'étendre le délai et qu'il n'y en a pas non plus dans notre code de commerce, que le silence doit être interprété ainsi, que ni le droit ancien, ni le droit nouveau, n'ont voulu proroger le délai. Remarquons ensuite que la loi ne défend pas impérativement et sous peine de nullité de signifier un acte dans le jour férié ; elle y met seulement la condition que l'officier ministériel en demandera la permission au juge. Cette faculté de faire un acte, jointe au silence gardé par la loi, nous porte à penser qu'elle repousse toute extension de délai.

L'opinion de VALIN est donc contestable.

De son temps, il n'y avait pas d'ordonnance ou de réglement qui donnassent aux fêtes l'effet de proroger les délais.

Et les huissiers d'après un acte de notoriété du Châtelet, du 5 mai 1703, avaient, comme aujourd'hui, les moyens de signifier dans les jours de fête, avec la permission du juge.

La difficulté est telle qu'elle était sous l'ancien droit. Quoiqu'en ait dit VALIN, l'opinion contraire a réuni plus de partisans parmi les auteurs modernes.

« Il doit résulter, dit VAZEILLE, p. 259, des dispositions des art. 63, 781 et 1037, du code de procédure civile, que les prescriptions, même les plus courtes et tous délais, peuvent arriver à leur terme, un jour de fête légale ; on doit agir la veille ou obtenir la permission d'agir le jour de la fête; la loi ne retranche pas plus de délai qu'elle accorde ou qu'elle impose, le temps des fêtes, qu'elle n'en retranche l'intervalle des nuits pendant lequel il n'est pas permis d'agir. »

Le jour férié ne suspend donc pas la prescription.

Boulay-Paty, t. iv, p. 609, ne s'écarte pas de cette idée.

« Cette fin de non-recevoir de vingt-quatre heures est suspendue par l'occurrence d'un jour de dimanche ou de fête *si*, pour signifier sa protestation, le capitaine *n'a pu se faire autoriser* du président du tribunal, conformément à l'art. 63 du code de procédure; il se trouve au cas de la règle, *contrà non valentem agere*, *non currit prescriptio.* »

La jurisprudence vient à l'appui :

Le 30 avril 1836, le chasse-marée le *Bon-Père*, descendant la Loire, fut abordé entre Couëron et le Pellerin par un brick.

Le lendemain 1er mai était un jour férié.

La protestation ne fut notifiée que le 2 mai, à 5 heures de l'après-midi, une heure après l'arrivée du navire le *Bon-Père* à Paimbœuf.

Legal, capitaine de ce chasse-marée, articulait devant le tribunal de Paimbœuf où il avait appelé le capitaine du navire abordant, que le sinistre était arrivé le 30 avril sur les 10 à 11 heures du matin; qu'il avait, au moment même, prévenu le capitaine du brick, des avaries occasionnées par l'abordage; qu'aux questions qu'il lui avait adressées de son navire, le capitaine n'avait voulu déclarer ni son nom ni celui du navire; que le brick avait continué sa route, et était allé mouiller à la Martinière (un kilomètre au-delà du Pellerin), d'où il était reparti à la marée suivante; que son chasse-marée, après l'abordage, avait échoué sur un banc de sable; qu'il n'avait pu quitter son bâtiment, son premier devoir, comme capitaine, étant de veiller aux réparations urgentes, à la sûreté du navire et de sa cargaison de farine; qu'enfin il n'était arrivé que le 2 mai dans le port de Paimbœuf, à 4 heures de l'après-midi, et que là il avait reconnu le brick, pris ses renseignements sur les noms du

11

capitaine et du navire, et qu'alors, à cinq heures, il avait notifié sa protestation.

On soutenait qu'en droit, le délai de vingt-quatre heures fixé par la loi, pour faire sa réclamation à raison d'un abordage, devait se compter de jour à jour, et ne commencer à courir que du moment où le capitaine a pu quitter son navire, pour agir et lors de son arrivée dans un lieu où il pouvait le faire; que le jour férié ne pouvait pas être compris dans le délai; que fit-on courir le délai d'heure à heure, le capitaine aurait été encore dans le délai légal, quand il a protesté, n'ayant pu agir avant qu'il pût joindre sa partie adverse, connaître son nom, et abandonner son navire en lieu de sûreté, toutes choses qu'il n'aurait pu faire, suivant lui, le jour de l'abordage ni le lendemain jour férié.

Gautier, capitaine du brick l'*Emile-Marie*, répondait que l'événement était arrivé entre 5 et 6 heures du matin, et qu'à 10 ou 11 heures, l'abordage n'aurait pas été possible, car le chasse-marée aurait été à sec sur le banc; que le capitaine Legal avait pu très-bien le reconnaître, car le nom du brick (qu'il avait dû lire, puisqu'après l'abordage, il avait passé devant lui), était inscrit en toutes lettres, de vingt-deux centimètres, sur le tableau de l'arrière; que de plus le brick alla mouiller à la Martinière, et y resta toute la journée; que si l'on avait eu recours dans la journée du samedi au ministère de l'huissier du Pellerin, on aurait pu lui signifier dans cet endroit; que la protestation ne fut notifiée que le 2 mai, à sept heures du soir, et que dès-lors elle n'avait pas été faite dans le délai légal.

Jugement du tribunal de Paimbœuf, en date du 7 mai 1836.

« Attendu que sont non-recevables, suivant l'art. 435 du code de commerce, toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a pas fait de réclamation ;

» Que les réclamations doivent à peine de nullité, d'après l'art. 436 du même code, être faites et signifiées dans les vingt-quatre heures;

» Attendu que l'abordage dont se plaint le demandeur a eu lieu le 30 avril dernier au matin, devant le Pellerin ou la Martinière, où les navires s'arrêtèrent à très-peu de distance l'un de l'autre;

» Que le capitaine Legal a pu former sa réclamation au Pellerin, chef-lieu de canton où reside un huissier;

» Que rien n'établit qu'il ait été dans l'impossibilité d'agir de suite;

» Que c'est à tort qu'il prétexte, que non-seulement il ne connaissait pas le nom du défendeur, mais qu'il ne savait même pas le nom de son navire;

» Que les noms des navires étant écrits à la poupe suivant la loi, il lui était facile de connaître le nom dont il avait besoin, dit-il, pour former sa réclamation;

» Qu'au reste, il n'avait pas besoin nécessairement de connaître immédiatement ce nom, puisque l'essentiel était, pour l'exécution de la loi, de fixer par écrit les avaries souffertes, de déclarer qu'il réclamait au sujet de ces avaries, et de signifier sa réclamation au maire du lieu, en cas d'absence ou d'éloignement du navire qui avait fait l'abordage, sauf à former plus tard sa demande en justice;

» D'où suit que, conformément à la loi, il devait former sa réclamation dans les vingt-quatre heures de l'abordage;

» Que la circonstance que le lendemain du jour de l'abordage était un jour de fête légale, ne pouvait prolonger le délai que la loi lui accordait, puisqu'aux termes de l'art. 1037 du code de procédure civile, les significations peuvent être faites les jours de fête légale, en vertu de permission du juge, dans le cas où il y a péril en la demeure;

» Qu'au surplus, en écartant du délai le jour de fête

légale, la réclamation n'aurait pas encore été faite dans les vingt-quatre heures de l'abordage, puisqu'elle n'a été faite que le 2 mai, à cinq heures du soir, et que l'abordage a eu lieu le 30 avril au matin ;

» Qu'en effet, le délai doit se compter d'heure à heure, et ne peut commencer à courir après l'expiration du jour où l'abordage a eu lieu, autrement il pourrait arriver que le délai serait quelquefois de deux jours, dans le cas par exemple où l'abordage aurait eu lieu de grand matin, ce qui serait contraire à la loi, qui a fixé clairement un délai d'un nombre d'heures suffisant pour former la réclamation ;

» Qu'il en était ainsi sous l'empire de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, à laquelle le code de commerce n'a rien innové en ce point.

» Qu'ainsi, pour se conformer à la lettre et à l'esprit de la loi, dont le but, par la fixation d'un bref délai, est d'empêcher les surprises, c'est-à-dire d'empêcher autant que possible que l'on puisse faire considérer comme résultant d'un abordage, des avaries qui n'auraient été souffertes qu'après, il faut décider que la réclamation, faite par le capitaine Legal, le 2 présent mois, est nulle pour avoir été faite après l'expiration dudit délai de vingt-quatre heures, et par conséquent, ce capitaine est non-recevable dans son action contre le capitaine Gautier. »

Ce jugement a été confirmé par la cour de Rennes, le 28 novembre 1836.

Je crois qu'il faut établir une distinction; où le délai de vingt-quatre heures commence à courir d'un moment où le capitaine peut agir, et alors celui-ci doit mettre à profit le laps de temps, quelque restreint qu'il soit, à cause de la nuit ou du jour férié et solliciter au besoin la permission de notifier son acte pendant le jour férié, s'il n'a pu le faire la veille.

Ou le délai n'ayant pas commencé à courir avec la nuit et le jour férié, on ne le fait partir que du premier jour utile.

Pour mieux faire comprendre notre raisonnement, citons un exemple. Un abordage arrive le samedi à sept heures du soir en hiver, c'est-à-dire à une heure où il n'est plus permis à l'huissier d'instrumenter, la déchéance ne serait pas acquise, le lendemain dimanche à pareille heure, quand même le capitaine eût pu obtenir la permission du juge. Avec ces deux circonstances de nuit et de jour férié, le délai de vingt-quatre heures ne compterait qu'à partir d'une heure légale, à savoir, du lundi matin, 6 heures.

Supposons, au contraire, que cet abordage ait eu lieu le samedi à midi, le capitaine, s'il peut agir dès le moment du sinistre, ne disposerait en réalité que de quelques heures pour se mettre en règle, ou encore, cette prescription de vingt-quatre heures, dans laquelle sont déjà comprises les heures de la nuit ou toutes celles pendant lesquelles l'huissier n'instrumente pas, serait réduite, d'après ce système, à six heures, sauf à recourir au juge pour signifier dans le jour férié.

Cette prescription, contrairement à l'art. 2260, se compte par heure et non par jour.

Si cet abordage arrivait dans les premières heures qui précèdent le jour férié, en prolongeant le délai au lundi matin, le capitaine aurait ainsi un délai de plus de vingt-quatre heures.

Si la loi eut voulu proroger le délai, à cause du jour férié elle eût parlé comme elle l'a fait, dans l'art. 162 du code de commerce. Cet article, après avoir ordonné que le protêt serait fait le lendemain de l'échéance, ajoute : si ce jour est un jour férié légal, le protêt est fait le jour suivant :

Comme elle l'a fait encore dans les art. 4, titre II et art. 1er, titre VI du décret des 6 et 22 août 1791, exigeant en

cas de relâche forcée, que le capitaine fasse son rapport au bureau de la régie sur les causes de l'événement dans les vingt-quatre heures de son arrivée au port, sous peine de 500 fr. d'amende et déclarant que le délai de vingt-quatre heures ne court point les dimanches et jours de fêtes.

Il est vrai que le délai de vingt-quatre heures dont il faut diminuer les heures de la nuit, où toutes celles pendant lesquelles l'huissier n'instrumente pas, sera réduit quelquefois, la veille d'un jour férié à quelques heures, si par exemple l'abordage a lieu le samedi à quatre heures.

Ce peu de temps suffira au capitaine qui a sa liberté d'action pour notifier cet acte, ou se disposer à le faire pour le lendemain, en se précautionnant de l'ordonnance du juge.

On n'a pas besoin de répéter que la protestation faite tardivement, n'est pas toujours annulée.

Les tribunaux se montreront très-larges, dans l'appréciation des difficultés qu'éprouvera le capitaine pour se conformer aux prescriptions de la loi. L'absence de l'officier ministériel, son éloignement du lieu du sinistre, sa maladie, son interdiction, sa suspension, l'absence du juge, les recherches faites pour le rencontrer, seront autant d'obstacles qui auront empêché le capitaine de notifier son acte dans la soirée du samedi ou pendant le jour férié.

Mais si l'abordage était arrivé, ou que le capitaine ne fût libre d'agir, qu'après l'heure où l'huissier ne saurait instrumenter (art. 1037), et que le lendemain fût un jour férié, la prescription ne prendrait cours, que du surlendemain, qui serait le premier jour utile, elle n'aurait pas commencé à courir le samedi et elle aurait été suspendue, pendant le jour férié.

Tel est aussi l'avis de M. PARDESSUS, *t. I, p. 424, N° 240.*

« Si le délai accordé pour conserver le droit est *d'un ou*

quelques jours, qui tous se trouveraient fériés légalement, la déchéance ne peut être opposée à celui qui, *dès le premier jour utile*, a rempli les conditions exigées. » (*Cassation, rejet, 28 novembre 1809.* — DENEVERS, *vol. 1809, p. 499.*)

180. — Un navire est en mer et à peu de distance du port, le capitaine sera-t-il obligé de rentrer au port pour y faire sa réclamation, dans les vingt-quatre heures? Non, s'il veut continuer son voyage, et sa protestation, quoique faite quelques jours après le sinistre, ne serait pas tardive, pourvu qu'elle fût notifiée dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un autre port.

On se range généralement à l'avis de VALIN :

« Il reste à savoir si un bâtiment chargé pour Marans, Rochefort, ou quelqu'autre endroit voisin, ayant été abordé, hors de la rade, en un mot, dans sa route, mais de manière que le dommage, n'est pas capable de l'empêcher de continuer son voyage, le maître est obligé de retourner aussitôt dans le port, pour former son action dans les vingt-quatre heures, ou s'il peut achever son voyage, sans s'exposer à perdre le droit de demander raison du dommage qu'il a reçu.

» Je pense qu'il peut, dans ce cas, continuer librement son voyage et que, moyennant qu'il intente son action dans les vingt-quatre heures de son arrivée, dans le port de sa destination, si cela est possible, il sera à couvert de la fin de non-recevoir; à tout événement, il faut qu'il use de diligence, et qu'à son arrivée il ait soin de protester au greffe s'il y en a, sinon par devant notaire; de se pourvoir, s'il prévoit qu'il ne puisse pas intenter son action dans les vingt-quatre heures. La raison est que la circonstance du voyage commencé met naturellement le maître dans l'impuissance d'agir, ou ce qui est la même chose, excuse pleinement son inaction, à cause qu'il ne pourrait relâcher pour

se plaindre de l'abordage, sans augmenter considérablement la perte par les dommages et intérêts que causerait la relâche et qu'on serait en droit de lui reprocher l'affectation qu'il aurait eue de relâcher, étant en état de continuer sa route. » (Ier *vol., p. 323.*)

181. — Le navire abordant n'est pas toujours l'auteur réel du sinistre; il a pu involontairement occasionner le choc, par l'impulsion d'un troisième navire. La faute ne lui est pas imputable, mais comme il est l'auteur apparent, s'il était actionné, il aurait un recours contre le véritable auteur du sinistre. Tant qu'à son égard, le capitaine abordé reste dans l'inaction, il n'a pas à actionner de son chef, puisqu'il n'aurait pas éprouvé d'avaries. Mais si à la dernière heure du délai, il reçoit une réclamation, il me paraît rationnel de lui accorder, à partir de ce moment, un autre délai de vingt-quatre heures pour reporter la réclamation à l'auteur réel. (*Conf. jugement du tribunal de Commerce de Bordeaux, 10 août 1850.*)

182. — Quel est le point de départ du délai de vingt-quatre heures, lorsque le capitaine est dans un lieu où il peut agir.

Ce délai court-il :

Du moment où le dommage aura été reconnu?

Du moment où le capitaine qui est en rade ou en rivière, sera descendu à terre?

Du moment où le dommage a commencé?

Du moment où le dommage a cessé?

Du moment de la clôture du procès-verbal, que doit faire rédiger le capitaine aux termes des art. 242 et 246, code de commerce?

En premier lieu, s'il n'apparaît pas d'avaries après le choc, on ne saurait faire au capitaine un grief de rester dans l'inaction. Le capitaine ne peut réclamer ce qu'il ne

connaît pas encore, ou se plaindre d'un mal peut-être imaginaire. Comment présumer qu'il renonce volontairement au droit qu'il pourrait avoir à la réparation d'un préjudice qui ne s'est pas révélé. Le choc n'est qu'un fait accidentel, qui ne donne lieu à une indemnité que s'il est résulté des avaries et le droit de les répéter ne s'ouvre que lorsque ces avaries se sont manifestées. La loi n'a pas ordonné la protestation comme simple mesure conservatoire, et dans des circonstances où elle ne pourrait être qu'un acte inutile et accompli sans nécessité.

En matière de réception de marchandises, les art. 435 et 436, ont été interprétés dans ce sens que le réclamateur ou l'assuré n'était tenu de protester dans les vingt-quatre heures de cette réception, que si, par cette réception, il avait été mis à même de connaître l'avarie qui serait l'objet de la protestation et que, dans le cas contraire, le délai de vingt-quatre heures ne courait qu'à partir du moment où l'avarie avait pu être découverte. (*Rouen, 30 janvier 1843.* — Dalloz, *Nouv. rec., Droit Maritime, N° 2299.*)

En second lieu : faire partir le délai de l'instant où le capitaine serait descendu à terre, c'est mettre le cours de la prescription au gré du capitaine. Je ne verrais qu'une exception, c'est dans le cas où la tempête et le mauvais temps s'opposeraient à son débarquement.

En troisième lieu : vouloir que le capitaine agisse ou soit en état d'agir au moment où le danger commence, ce serait trop exiger. La présence du capitaine est utile à son bord ; il doit compte à l'état de la vie de son équipage, à l'armateur de son navire, aux chargeurs de la cargaison. Il n'a sa liberté d'action qu'après l'accomplissement de devoirs impérieux, et qui consistent, avant tout, à mettre hors de danger le navire, l'équipage et la cargaison.

« Prétendre, expose Dageville, que le délai doit courir

du moment où le dommage a commencé, c'est vouloir soumettre le plaignant à demander la réparation d'un dommage qui n'existe pas encore et qui peut ne pas avoir lieu, parce qu'il est dans l'ordre du possible qu'un abordage n'ait pas de résultats fâcheux, ce serait en quelque sorte obliger le capitaine à abandonner les soins qu'il doit à son navire, pour s'occuper d'une réclamation qui peut n'avoir pas de motifs, tandis qu'il violerait la loi, qui l'oblige à être à bord et à ne pas quitter son navire, pendant qu'il est en danger.

» Il faut entendre les lois d'une manière raisonnable et susceptible d'exécution, car on ne peut exiger du capitaine abordé, des démarches et des protestations que lorsqu'il connaît les résultats de l'abordage, le dommage qu'il en a reçu et lorsqu'il a mis son navire hors du danger des suites de cet accident. On ne peut donc faire courir la prescription contre lui qu'à compter du moment où les dommages causés par l'abordage ont cessé. »

En dernier lieu : si le délai commence à courir du moment où tout danger a disparu et que le capitaine a pu descendre à terre, il reste à voir si les obligations qu'il doit remplir à son arrivée, seront accomplies en même temps, ou l'une après l'autre.

Ainsi, dans les vingt-quatre heures, où le capitaine est tenu de réclamer, il doit faire viser son registre et faire son rapport, soit devant le juge de paix, soit devant le président du tribunal de commerce (art. 242 et 245 code de commerce); ce rapport énonce le lieu et le temps de son départ, la route qu'il a suivie, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage; le juge compétent qui reçoit ce rapport, le vérifie, il interroge les gens de l'équipage, et s'il est possible, les passagers (art. 247 code de commerce), toutes ces formalités de visa, de rapport, de vérification, et notamment d'interrogatoire, peuvent être de quelque durée.

Le délai ne court-il que de la clôture de ce rapport? La question présentera quelque intérêt dans le cas où l'abordage, arrivant la veille d'un jour férié, le temps dont le capitaine pourrait disposer, serait absorbé par la confection du rapport, et si la clôture n'avait lieu qu'après l'heure où l'huissier n'instrumente plus, le délai pour la protestation, aurait-il couru la veille du jour férié, ou ne courrait-il que du premier jour utile qui serait le lendemain du jour férié?

Entre toutes ses obligations, le capitaine doit remplir celle qui lui est impérieusement recommandée, sous peine de déchéance; il y a moins d'inconvénient pour lui, à négliger de faire son rapport, qui, après l'expiration du délai, peut être irrégulier, mais non frappé de nullité, que de le voir s'exposer à perdre toute action contre l'auteur des avaries qu'il aurait essuyées dans l'abordage, en ne protestant pas sur-le-champ.

Le capitaine ne peut-il pas faire ces deux choses en même temps? Ou tout au moins, suspendre son rapport ou interrompre son travail pendant une heure, temps suffisant pour notifier sa réclamation. (*Opinion conf.*, DUVERGIER.)

DALLOZ, *Nouveau rec.*, v° *Droit Maritime*, N° 2301, a soutenu que le point de départ, pour les vingt-quatre heures, ne commençait à courir que du moment de la clôture du rapport, en faisant remarquer que la cour de Florence avait accueilli cette doctrine. D'après cet auteur, le rapport que doit signer le capitaine, pour la vérification duquel il doit, sans le moindre retard, appeler et faire entendre des gens de mer et des passagers qui seront promptement dispersés, et dont la rédaction peut incessamment demander des explications, exige la présence du capitaine jusqu'à l'instant de sa clôture, et que ce n'est véritablement qu'après sa confection, que le capitaine jouit d'une pleine et entière liberté d'agir.

CHAPITRE X.

De la Demande en Justice.

183. — Après un abordage, ce n'est pas assez de protester dans la forme et les délais voulus. La protestation serait encore sans aucun effet si, *dans le mois de sa date*, elle n'était suivie d'une demande en justice (art. 436).

184. — Au moyen de la protestation, le capitaine a acquis le droit à une réparation; ce droit subsiste et reste ouvert pendant un mois. La célérité apportée par le commerce dans les expéditions maritimes, commandait au législateur de n'accorder qu'un très-court espace de temps, pour l'exercice de l'action; le délai d'un mois a paru suffisant; le demandeur peut aisément se renseigner sur les causes de l'abordage, les noms et domiciles du capitaine et de l'armateur qu'il doit citer. D'autre part, il aurait été injuste de laisser indéfiniment sous le coup d'une action judiciaire la partie adverse qui, après un intervalle trop prolongé entre le jour de l'abordage et celui des débats, ne serait plus à même de repousser victorieusement cette action.

185. — Dans les codes espagnol et hollandais, toute action n'est prescrite qu'après trois années, à partir du jour du sinistre.

186. — La législation prussienne exige que l'action soit formée dans les quarante-huit heures de l'événement.

Elle se résume ainsi :

« Un accident produit par la rencontre, le choc et l'abordage des bâtiments, doit, lorsqu'il arrive dans un port, être soumis à la décision du juge compétent, dans les quarante-huit heures de l'événement, sous peine de péremption du droit. (*Code général, art. 1931.*) »

Quand ce malheur arrive en mer, l'un et l'autre patron doivent se conformer aux articles 1840 et suivants (1932).

Le patron du navire relatera exactement, dans le journal du bord, l'événement et en même temps le dommage éprouvé, avec le plus de précision possible (art. 1840).

Si le temps et le danger ne permettaient pas d'entrer dans ces détails, il faut noter ce qui sera possible, et justifier le reste par la déposition ou déclaration, sous serment, des gens de l'équipage (art. 1842).

Au premier port où le vaisseau aborde, le patron doit faire connaître d'une manière circonstanciée, soit au tribunal maritime du lieu, soit au consul de sa nation, l'événement d'avarie et le dommage en résultant, et prendre acte de sa déclaration (art. 1843).

Il faut qu'il produise en même temps son journal au tribunal maritime, et qu'assisté des principaux employés de l'équipage, il en confirme par serment le contenu, ainsi que la vérité de ses dispositions (art. 1846).

187. — Revenons à la législation française :

L'action est dirigée simultanément contre le capitaine auteur du quasi-délit et l'armateur du navire, civilement responsable des faits du capitaine. (*Conf. circulaire de M.* Gréterin, *du 26 décembre 1835, N° 1520.*)

188. — Elle peut l'être séparément contre l'un ou l'autre, avec cette différence que, si l'armateur seul est poursuivi, le capitaine, à l'expiration du délai, se trouve exonéré vis-à-vis du réclamant.

189. — L'armateur, assigné isolément, peut faire mettre

en cause le capitaine, pour avouer ou contester la demande. (*Nouveau* DALLOZ, *droit maritime, N° 214.*)

Si le capitaine était en voyage, le tribunal ne serait pas tenu d'accorder un sursis à l'armateur, jusqu'au retour du capitaine.

190. — Rien ne s'oppose à ce qu'on cite toujours le capitaine seul, avec réserve d'actionner l'armateur en déclaration du jugement commun, et c'est ce qui arrive le plus fréquemment, à raison de l'éloignement de l'armateur et de l'ignorance où l'on peut être sur ses noms et domicile.

En la forme, cette demande en justice est complète et régulière, que l'armateur soit ou non présent sur les lieux; le capitaine résume, en sa personne, une double qualité; il est responsable au premier chef du dommage, et il est le représentant légal de l'armateur.

Au fond, le jugement obtenu contre le capitaine lie son armateur à tel point, que celui-ci assigné en déclaration de jugement commun, dans le but de rendre le jugement exécutoire vis-à-vis de lui, ne serait pas admis à faire valoir des exceptions non présentées par le capitaine, à discuter le dommage judiciairement reconnu, ou à demander la modération du chiffre des condamnations prononcées contre le capitaine.

191. — M. GRÉTERIN, dans sa circulaire du 26 décembre 1835, veut, si l'assignation a été donnée au capitaine, qu'on demande acte au tribunal des réserves faites contre l'armateur, et s'il y a omission sur ce point, qu'on exerce l'action en responsabilité civile, *dans le mois à partir du jour* où la douane est réputée légalement connaître le propriétaire.

S'il n'y avait dans ce passage qu'une recommandation d'un supérieur à ses employés, elle serait à l'abri de toute critique, mais M. GRÉTERIN laisse supposer *une déchéance*,

en cas d'inaction. Ce serait vouloir plus que la loi n'ordonne. Celui qui se prétend lésé, s'est conformé à ses prescriptions, en formant la demande en justice, dans le délai, contre le capitaine; et le recours qu'il se propose d'exercer contre l'armateur, n'est qu'une suite de l'action, ou une procédure qui se confond avec la première, qui se poursuit d'après le droit commun, et qui n'est pas, quoiqu'en dise M. Grétérin, soumise à un délai pour sa validité.

192. — L'article 436 du code de commerce renferme plusieurs questions sérieuses :

Qu'entend-on par demande en justice?

De combien de jours se compose le mois?

Le jour de la protestation est-il compris dans le délai?

Le dernier jour du mois y est-il aussi compris?

Si le dernier jour est férié, que décider?

193. — Il faut entendre par demande en justice, toute citation donnée à une partie avec ajournement devant un tribunal et des conclusions à fin de paiement.

Une citation en conciliation n'est pas une demande en justice, ce n'est pas un acte introductif d'instance, mais un préliminaire, en certains cas indispensable, avant de porter une demande en justice; cet acte n'interromprait donc pas la prescription, quand bien même dans le mois de sa date, il serait suivi d'une assignation en justice (art. 57, code de procédure civile et 2245 code Nap.) si cette dernière assignation n'était pas elle-même délivrée dans le mois de la date de la protestation.

194. — Une requête présentée au tribunal pour faire donner à des experts la mission de constater les avaries constitue-t-elle une demande en justice?

Si l'on veut que cette demande en justice soit à fin *de paiement*, comment déterminer un chiffre, lorsqu'on ne connaît pas l'importance des avaries ainsi que les causes déterminantes du sinistre.

La nature de cette action ne réclame-t-elle pas une procédure préalable? Et la requête n'est-elle pas, sous une autre forme, une demande en justice? Cette interprétation ne serait pas contraire à la loi ; de plus ce mode de procéder, se rapprocherait de son esprit ; il aurait ce double avantage de faire constater dans un bref délai et sur les lieux même du sinistre, les avaries et de ramener la jurisprudence aux véritables principes en matière de compétence, c'est-à-dire de permettre au capitaine après l'expertise, de traduire le défendeur devant le tribunal de son domicile, l'action étant personnelle et mobilière, au lieu de saisir le tribunal le plus voisin du sinistre, ce qui se pratique par nécessité et ne se justifie par aucun texte de loi.

Cette requête, dans laquelle on demande la nomination d'experts et la constatation des avaries, n'a pas les caractères d'une demande en justice, elle n'a point pour effet d'engager la contestation ; ce n'est là qu'une simple formalité, quelquefois sans suite, une mesure qu'il faut rendre contradictoire pour qu'elle produise un effet, et qui n'aura, en définitive, d'autre résultat que de servir de base à la véritable demande en justice.

Au surplus, la cour de cassation s'est prononcée sur le sens de ces mots, *demande en justice*, qu'emploie l'art. 436.

Arrêt du 27 novembre 1822 :

« La Cour, vu les art. 435-436, considérant que, dans les cas prévus par ces articles, l'assuré est déchu de tous droits contre l'assureur, si, dans le mois à dater du jour de ses protestations, il n'a pas formé une demande en justice ; qu'en toute matière contentieuse, on ne peut entendre, par demande en justice, que celle formée par un individu contre un autre qui est cité dans les délais prescrits par le code de procédure civile, à comparaître en justice pour répondre aux conclusions prises contre lui ; qu'ainsi le sens évident de

l'art. 436 est que l'assuré doit former une demande contre l'assureur, avec ajournement devant un tribunal, etc.

DALLOZ, *jurisprud.*, *t.* II, *p.* *32;*
SIREY, *1823-1-112;*
DAGEVILLE, *t.* IV, *p.* *245;*
DENEVERS, *1823*, *p.* *123.*

Remarquons que dans l'espèce soumise à la cour de cassation, il s'agissait d'avaries causées à la cargaison, autrement que par suite d'un abordage. La protestation avait eu lieu dans les vingt-quatre heures, et dans le mois qui avait suivi cet acte, les parties avaient présenté une requête au juge local pour être autorisées à faire constater l'importance des avaries; ce ne fut que bien longtemps après, qu'une action en remboursement des avaries, avait été formée *contre les assureurs.*

M. DAGEVILLE s'est élevé avec énergie contre le dispositif de cet arrêt, en ce qu'il imposait aux assurés une mesure, pour ainsi dire impraticable, dans les voyages de long cours, et il a cherché, avec l'autorité de VALIN, ÉMÉRIGON et POTHIER, à prouver qu'il suffisait de présenter une simple requête au juge local, et qu'on ne procédait pas autrement sous l'empire de l'ordonnance de 1681.

M. DAGEVILLE, pourrait avoir raison à l'égard du délai qu'il faudrait accorder aux assurés pour leur action vis-à-vis des assureurs, ce que nous ne voulons pas examiner en ce moment, quoiqu'il ait contre lui, le texte de la loi, les deux premiers § de l'art. 435, prescrivant que la demande soit intentée *contre les assureurs*, dans le mois du sinistre.

Pour la demande en justice, si M. DAGEVILLE invoque notamment VALIN, pour établir la forme usitée dans la pratique, sa citation, qu'il a prise dans le commentaire de VALIN sur les art. 5 et 6, titre XII, livre Ier de l'ordonnance de 1681, relatifs à la réception des marchandises, ne s'ap-

pliquerait point à l'art. 8 qui parlait de la demande en justice, après un abordage, car il serait facile, de lui répondre avec les autorités qu'il a citées, que ce n'était pas une requête au juge local qu'on devait présenter, mais une demande en justice que l'on portait, dans les vingt-quatre heures, aux tribunaux d'amirauté. Cette doctrine avait été confirmée par un arrêt du parlement de Paris, du 19 août 1777, rapporté par GUYOT, v° *abordage* (1).

---

(1) Au mois d'avril 1775, le sieur Casteleyn envoya, du port de Dunkerque à la côte d'Islande, pour la pêche de la morue, un navire de quatre-vingts tonneaux, nommé la *Marie-Louise*. Ce navire, parti le 6, était heureusement arrivé à sa destination, le 29; mais le lendemain 30, il fut abordé avec tant de violence par le navire appelé le *Jeune Tobie*, appartenant aux sieurs Morel et Bernaert, qu'il fut hors d'état de tenir la mer après le choc; le capitaine qui le commandait fut obligé de gagner la baie de Direfiord, non loin de Lusbai, côte d'Islande, pour le radouber.

Le 2 mai suivant, il sortit de cette baie et se rendit à sa première destination, le 29 août il partit de la côte d'Islande, chargé de 148 tonnes de morue, de 8 barriques d'huile et chargea 88 tonnes de morues à bord du navire le *Dauphin*, le tout formant un total de 244 tonnes; enfin il rentra à Dunkerque, le 18 septembre, à cinq heures du soir.

Le capitaine fit son rapport à l'amirauté, le lendemain matin, afin de mettre le sieur Casteleyn en état de se pourvoir, tant contre le capitaine du navire le *Jeune Tobie*, que contre les sieurs Morel et Bernaert, propriétaires. Le rapport contient les réserves les plus expresses, de répéter solidairement contre eux toutes pertes, dommages et intérêts.

Le rapport, comme on vient de le voir, est du 19 septembre, il a été fait par conséquent dans les vingt-quatre heures que le navire est rentré dans le port, mais la demande en dommages et intérêts, n'a été formée que le 27 du même mois, c'est-à-dire huit jours après le rapport.

La contestation ayant été portée à l'amirauté de Dunkerque, il est intervenu, le 9 octobre de la même année, sentence qui a déclaré le sieur Casteleyn non recevable dans son action avec dépens.

Le 27, arrêt qui, en le recevant appelant, l'autorise par provision à faire travailler dès à présent, au radoub de son navire la *Marie-Louise*, visite préalablement faite de ce navire par experts. Opposition à cet arrêt de la part de MM. Morel et Bernaert.

L'instance engagée en la cour, on a prétendu pour le sieur Casteleyn que le rapport ayant été fait dans les vingt-quatre heures, conformément à l'ordonnance, il avait pu, sans compromettre ses droits, suspendre l'exercice de son action; que la prescription de vingt-quatre heures, résultant de l'art. 8 de l'ordonnance de la marine et invoquée contre le sieur Casteleyn n'était applicable qu'aux abordages de vaisseaux, étant en rade ou dans les ports et non aux abordages de mer. Qu'enfin suivant la disposition de l'art. 5 de la même ordonnance, le marchand n'était

Un auteur, auquel rien n'échappe, a fait cette remarque sur la dissertation de M. DAGEVILLE.

L'observation de ce dernier, dit-il, n'est peut-être pas dénuée de toute vérité; mais alors, il faut y voir une critique plus ou moins juste de la loi plutôt qu'une exacte interprétation de sa disposition, car il nous paraît hors de doute que l'arrêt ci-dessus cité, a attribué aux mots, *demande en justice,* employés dans l'art. 436, leur véritable signification. (DALLOZ, *Nouv. rec.*, v° *Maritime, N° 2308.*)

195. — Si la partie laisse écouler le délai, sans former sa demande en justice, le bénéfice du temps profite au défendeur, autrement dit, l'expiration du délai engendre, en sa faveur, une fin de non-recevoir qui sert à repousser la demande. Cette fin de non-recevoir n'est pas seulement comminatoire : elle est absolue, de sorte que l'action ne serait plus recevable et le droit est périmé, parce que celui contre lequel l'action est dirigée en est affranchi ou libéré par le temps, ou plutôt qu'il prescrit le droit contre l'autre partie négligente. (*Art. 2219, code Nap.*)

---

tenu, lors de l'arrivée de sa marchandise endommagée et avant de la recevoir, que de protester dans les vingt-quatre heures, soit contre les assureurs, soit contre le maître, suivant la circonstance, que les protestations étant faites dans le délai prescrit, l'art 6 accordait à l'un et à l'autre un mois pour former leur demande en justice, et que par raison de parité le propriétaire d'un navire devait avoir un mois pour former son action, lorsqu'il avait fait son rapport et ses protestations dans les vingt-quatre heures.

De la part des sieurs Morel et Bernaert, on a soutenu le bien jugé de la sentence de l'amirauté de Dunkerque, et on a ajouté que les juges de Dunkerque avaient fondé leur décision sur la disposition expresse de l'ordonnance qui était impérieuse, et qu'ils avaient suivi l'usage constamment observé, avant et depuis l'ordonnance, attesté par tous les interprètes des usages et des lois maritimes, notamment par le dernier commentateur Me VALIN.

Sur les différents moyens, est intervenu un arrêt du parlement de Paris, le 19 août 1777, qui a confirmé la sentence de l'amirauté de Dunkerque, avec amende et dépens.

196. — Le point de départ pour le mois se prend de la date de la protestation. (*Art. 436, code de commerce.*)

197. — Lorsque le temps court de l'acte lui-même, ne suffit-il pas que l'acte soit consommé pour servir de point de départ. Qu'est-ce autre chose que la date, sinon la désignation du jour et du temps où un acte est fait et en exprimant que le mois commence à courir de la date d'un acte, c'est-à-dire du moment où il est achevé, n'est-ce pas vouloir que le délai coure de moment à moment, *de momento ad momentum*, comme en mathématique.

L'inconvénient d'un semblable système serait de créer sans nécessité des contestations sur la date réelle d'un acte. Ne faudrait-il pas pour savoir à quelle heure un délai est expiré, se livrer péniblement et souvent infructueusement à la recherche de l'heure correspondante à laquelle cet acte aurait été passé, est-ce-là le vœu de la loi ? évidemment non : les heures ne comptent pas dans la supputation requise pour les prescriptions et déchéances ; toute prescription, dit l'art. 2260 code Nap., se compte par jour et non par heure.

« Les moments et les heures, dit M. DELAPORTE, *Nouveau-Dunod*, ne sont pas de considération dans les prescriptions ; on a coutume de ne les compter que par jour, en sorte qu'il n'est pas nécessaire de finir la prescription par la même heure à laquelle elle a commencé, si ce n'est..... dans les délais par heures, comme dans le cas d'un délai de vingt-quatre heures, car il se compte de moment à moment. »

Quant à ces mots, de la date, ou du jour de la date, de l'acte ou du jour de l'acte, du contrat ou du jour du contrat, que le législateur emploie fréquemment et indifféremment, ce ne sont que des nuances de langage qui n'expriment qu'une même idée. (*Art. 1975 — 2109, code Nap. — Opinion de* TROPLONG.)

198. — Mais le jour de la protestation que, dans le langage du barreau, on désigne par le jour *à quo*, sera-t-il compris dans le mois, ou sera-t-il laissé en dehors du temps à parcourir? Ainsi l'abordage a lieu le 1er juillet; le 2, la protestation est notifiée : le mois commence-t-il à courir du 2 ou du 3?

C'est un usage fort ancien de ne pas compter le jour *à quo*, usage fortement enraciné dans nos habitudes judiciaires, et contre lequel se sont élevés, à diverses époques, des jurisconsultes recommandables par leur science.

Cet usage a prévalu, et nos codes, s'ils ne l'ont pas consacré expressément, ne l'ont pas repoussé. Avec le silence de la loi, cet usage a pris l'autorité de la loi elle-même; car, en droit, ce qui est ambigu s'interprète par ce qui est d'usage. (Art. 1159.)

Lorsqu'il est enjoint d'accomplir une chose dans un espace de temps, c'est vouloir que celui qui profite du délai, l'ait entier, et qu'il jouisse de tous et de chacun des jours qui composent ce délai.

Si le premier jour de ce délai ne se composait que de quelques heures, et qu'on fit partir le délai de la première heure de ce même jour, ce serait faire courir le délai avant le moment, ou avant la date de l'acte qui doit servir de point de départ.

D'un autre côté, le délai serait diminué d'une fraction quelconque, dans le premier jour, et il arriverait qu'au lieu d'avoir trente jours, en calculant de quantième à quantième, on n'aurait que 29 jours et un quart, ou un tiers de jour.

Des auteurs ont proposé, quand le délai devait être favorable, de le prolonger ou le restreindre suivant les circonstances. On l'augmentait d'une fraction, c'est-à-dire que le jour *à quo* n'était pas compté, toutes les fois qu'il s'agissait, pour une partie, de lui éviter une perte ou une

spoliation, et cette même fraction était supprimée, c'est-à-dire que le jour *à quo* était compté, lorsque, par ce moyen, la partie prescrivait une peine.

Qu'on raisonne ainsi, en matière criminelle, je le conçois, les lois penchent plutôt vers la douceur que vers la sévérité; mais, en matière civile, on ne saurait rendre un délai favorable à une partie, sans le rendre défavorable à une autre.

Ne trouve-t-on pas, dans la loi elle-même, une solution, quand elle dit que la prescription se compte par jour et non par heure? N'est-ce pas la preuve qu'elle entend que le premier jour soit entier et semblable à tous les autres? Si donc elle accorde un mois, pour faire un acte, le mois doit être complet; et il ne serait pas vrai de dire qu'il le serait, si chacun des jours de ce mois n'était pas entier.

Ainsi, dès que le délai ne se calcule pas de moment à moment, d'heure à heure, et que la prescription se compte par jour, la loi exclut du délai, ou ne compte pas les heures dont le nombre n'est pas assez grand pour former un jour; elle désigne, comme premier jour utile, celui qui sera entier, en négligeant les quelques heures qui précéderaient ce jour utile.

Mais objectera-t-on, comment s'expliquer l'utilité de la disposition de l'art. 2260? elle devenait surabondante, puisque le délai venant à expirer le dernier jour, par exemple à midi, en comptant *de momento ad momentum*, il était inutile, la prescription ne se comptant que par jour, et ne pouvant être acquise qu'à la fin de ce jour, de dire alors que ce délai se prolongeait jusqu'à la fin du dernier jour, ce qui était de droit.

Il semblerait étrange que le législateur se fut occupé du jour où finit le délai, en ajoutant quelques heures de plus au délai expiré réellement, et non de celui où il commence, ce qu'il aurait pu faire par une disposition qui nous prouverait

qu'il a voulu retrancher les quelques heures écoulées dans le premier jour.

Nos auteurs sont divisés d'opinion sur ce point de droit; c'est ce qui a amené, dans les décisions judiciaires, une confusion regrettable.

De part et d'autre, les arguments sont d'une grande force. MERLIN est au premier rang des auteurs partisans de l'inclusion du jour *à quo* dans le délai.

Citons-le :

« Dire que le dernier jour du terme n'entre dans la supputation du temps requis pour prescrire, qu'autant qu'il est accompli, et surtout le dire après avoir posé pour règle générale, que les prescriptions se comptent par jours et non par heures, c'est bien dire virtuellement, qu'il n'est pas du premier jour comme du dernier; c'est par conséquent la même chose que dire en termes exprès: dans la supputation du temps requis pour prescrire, on fait abstraction des heures et l'on ne compte que les jours, n'importe qu'ils soient complets ou non, mais cela se borne aux jours qui forment le commencement des prescriptions; quant aux jours qui en forment le dernier terme, il faut qu'ils soient complets.

» Cette manière de raisonner serait conforme aux dispositions du droit romain, avec cette différence toutefois, que le législateur n'aurait dérogé aux lois romaines que par rapport au dernier jour de la prescription, il n'y aurait pas dérogé par rapport au premier jour. »

M. TROPLONG, vol. des hypothèques, N° 295, a épuisé toutes les ressources de son immense talent, pour le réfuter, et je suis d'avis qu'il l'a fait victorieusement :

Le délai serait tantôt inclusif, tantôt exclusif.

Inclusif, quand cela résultera de la qualité du sujet. (Art. 26, 502, 1153 du code Napoléon.)

Ou des expressions de la loi. (Art. 1033 du code de procédure civile, 373 du code d'instruction criminelle, loi du 5 décembre 1790, art. 8.)

Exclusif, quand la loi ne parlera pas.

199. — Le dernier jour du mois, qu'on appelle jour *ad quem*, est compris tout entier dans le délai ; cela ne souffre aucune difficulté, en présence des art. 2260 et 2261 du code Napoléon.

Les dispositions de ces deux articles font heureusement cesser des distinctions arbitraires et des incertitudes qui accompagnaient le droit antérieur. (VAZEILLE, *Prescript.*, *ch.* VII, *p. 251.*)

200. — Si ce jour était férié, l'expiration du délai ne serait pas reportée au lendemain, et c'est à celui qui doit agir, à faire ses diligences la veille, pour ne pas encourir la déchéance.

201. — La demande en justice doit être formée dans le mois, sous peine de déchéance.

De combien de jours, se composera le mois? De trente ou de trente-un jours?

Ou le calculera-t-on de quantième à quantième, date par date, et non par un nombre de jours?

Un sinistre arrive le 14 février, et le lendemain la protestation est faite. C'est à partir de cette date (du 15), qu'il faut compter le mois.

Si l'on opère de quantième à quantième, en ne donnant que vingt-huit jours au mois de février, le délai pour le mois expirera le 15 mars suivant; le 16, la déchéance serait acquise; et en réalité, le nombre de jours compris dans ce mois ne sera que de vingt-huit.

Au contraire, le mois étant de trente jours, le délai n'expirerait que le 17 mars, et s'il était de trente et un jours, la demande serait bien formée le 18 mars.

Ainsi, pour le dernier jour du délai, voilà trois dates : 15, 17 et 18, entre lesquelles il faut choisir.

MERLIN disait judicieusement qu'il y avait trois manières de calculer, qui étaient assurément bien différentes ; qu'elles avaient chacune des textes de droit romain qui les autorisaient, et que nos lois nationales ne nous avaient pas encore appris à laquelle nous devions tenir.

Fixer le mois à trente et un jours, ce serait prendre arbitrairement le mois le plus élevé, ou encore appliquer le mois astronomique à notre législation.

On sait que le mois est astronomique ou civil ; le mois astronomique est composé du temps pendant lequel le soleil parcourt la douzième partie du Zodiaque ; un de ces mois est toujours égal à l'autre ; en divisant l'année en douze parties égales, chacune de ces parties se composera, pour le mois, de trente jours et dix heures environ ; et comme la prescription ne se compte pas par heures, mais par jour, la fraction tombant au trente et unième jour compterait pour un jour entier et compléterait le nombre de trente et un.

Mais nous ne pouvons reconnaître que le mois civil, qui est celui réglé par la loi, a un certain nombre de jours ; tels sont ceux que nous observons et que nous appelons janvier, février, mars, etc. Ces mois, fixés par le calendrier grégorien, sont inégaux. Il y en a sept de trente et un jours, quatre de trente, et un, qui est le mois de février, de vingt-huit jours, et, dans les années bissextiles, de vingt-neuf. (DELAPORTE, *Nouveau-Dunod*, *p. 178.*)

Mais avec cette inégalité dans les mois, quelle sera la règle? Prendra-t-on un terme moyen entre le mois le moins élevé et celui qui l'est le plus?

Le mois serait de trente jours, si nous vivions encore sous l'empire du calendrier républicain ; il était alors divisé en trois décades, de chacune dix jours ; mais l'uni-

formité a été détruite avec le rétablissement du calendrier grégorien par le sénatus-consulte du 22 fructidor an XIII.

Ce sénatus-consulte, a-t-on dit, n'a fait que rétablir un ordre de choses déjà préexistant, et si, avant la suppression du calendrier grégorien, les mois, pour les délais fixés par la loi, devaient être de trente jours, il est conséquent de penser qu'ils doivent embrasser le même délai, depuis son rétablissement.

On ajoutait : la justice ne peut avoir qu'un poids et qu'une mesure. Ce qu'elle fait pour l'un, elle doit le faire également pour l'autre. Les délais qu'elle accorde à celui-ci, elle doit aussi les accorder à celui-là. Il est donc indispensable, pour le maintien de ce principe d'*égalité*, d'adopter, dans la manière de compter les mois civils, la règle fixe, invariable et uniforme, de trente jours. Si, au contraire, on veut suivre le calendrier grégorien, le principe ne sera plus respecté, puisque les mois n'y sont pas renfermés dans un cercle égal de jours, et que pour remplir les mêmes formalités, les uns n'auraient que vingt-huit jours, lorsque les autres auraient trente et trente et un jours, ce qui blesse les règles de l'équité et de l'égalité.

Au surplus, quel régulateur plus sûr peut-on *consulter* que l'usage, qui, suivant DOMAT, est le meilleur interprète des lois. Or, tous les auteurs attestent que dans l'usage, et lorsqu'il s'est agi de fixer les délais déterminés par la loi, le mois a toujours été réputé, un terme uniforme de trente jours. Ce mot proféré simplement, dit FERRIÈRE, et sans aucune énonciation de temps certain et préfixe, est entendu devoir contenir l'espace de trente jours; dans l'usage ordinaire, est-il dit au dictionnaire de TRÉVOUX, le mot *mois* se prend pour l'espace de trente jours consécutifs, de quelque manière qu'on commence à compter. Le dictionnaire de l'Académie donne absolument la même définition; en sorte que tous les livres, soit de droit, soit de grammaire, sont univoques sur le point contesté.

Certains auteurs ont proposé de compter les mois pour trente et un jours, lorsque le délai était favorable, et pour trente jours seulement, lorsqu'il ne l'était pas.

Mais comment, dit TOULLIER, t. VI, p. 714, la signification d'un mot peut-elle changer par le plus ou moins de faveur d'un délai? Comment juger si un délai est favorable? Ce qui est favorable aux intérêts de l'un, n'est-il pas contraire aux intérêts de l'autre?

Les interprètes du droit romain ont longuement discuté sur le nombre de jours qui devaient entrer dans le mois. Les textes offrent en effet des contradictions qu'on a cherché en vain de concilier; et nous ne voyons, dans l'ancien droit français, que diversité d'opinions parmi les auteurs et conflit dans les arrêts. (DUNOD. — BOUVET. — *Arrêt de 1584.*)

Aujourd'hui, et la jurisprudence est constante, le temps se compte selon le calendrier grégorien, non par le nombre de jours, mais par celui des mois, sans égard à leur inégalité, c'est-à-dire que le mois est pris tel qu'il se rencontre, que le mois aura vingt-huit, vingt-neuf, trente ou trente et un jours, suivant que le point de départ sera dans un mois qui aura vingt-huit, vingt-neuf, trente ou trente et un jours.

La règle est écrite dans l'art. 132 du code de commerce; les mois sont tels qu'ils sont fixés par le calendrier grégorien. Il ne faut pas la considérer comme une règle particulière, parce qu'elle n'est écrite que dans le code de commerce et qu'elle n'y est appliquée qu'à l'échéance des lettres de change; la règle est générale, si elle ne se trouve pas dans le code, c'est qu'à l'époque où il a été publié, le calendrier grégorien n'était plus observé en France; mais il a été rétabli par le sénatus-consulte, du 22 fructidor an XIII, et depuis le 1er janvier 1806, jour où son usage a

dû recommencer, on n'a pas pu avoir d'autre régulateur pour le calcul du temps nécessaire aux prescriptions. (VAZEILLE, *prescriptions, p. 257.*)

Cette disposition de l'art. 132 du code de commerce, dit TOULLIER, t. 6, p. 714, est applicable aux matières ordinaires aussi bien qu'aux lettres ou billets de change, car il serait contre la raison, de calculer les délais de deux manières, lorsqu'il y a identité de raison, et que d'ailleurs, la manière indiquée par le code de commerce, est la plus naturelle, la plus conforme à l'usage ordinaire, puisque les mois du calendrier grégorien, sont la seule manière de compter, usitée parmi le peuple.

Il ne faut donc voir dans l'art. 40 du code pénal qui fixe à trente jours le mois de l'emprisonnement, qu'une exception à la règle.

Me GAUTHIER, avocat, plaidant cette thèse, s'exprimait de la manière suivante, devant la cour impériale de Paris.

« Qu'est-il besoin de recourir aux auteurs, aux lois romaines, d'ailleurs abrogées parmi nous et si contradictoires sur le point contesté, les simples lumières du bon sens et de la raison ne suffisent-elles pas pour se prononcer sur la question proposée? En effet, dès que le code de procédure, n'a point fixé le nombre de jours, dont le délai d'un mois doit être composé, il est évident que la seule règle à suivre est celle tracée par le calendrier grégorien, puisque ce calendrier a été adopté par le législateur et rétabli par un sénatus consulte qui a toujours force de loi, le système des premiers juges eut été fondé sous l'empire du calendrier républicain, qui fixait les mois à une quotité uniforme et régulière de trente jours, mais par cette raison là même, il n'est plus fondé aujourd'hui que le calendrier grégorien, ne consacre pas la même uniformité et alors qu'il admet des mois plus ou moins longs, il est évident

qu'il faut entendre par mois l'espace variable de temps qui s'écoule entre le quantième d'un mois, et le quantième correspondant du mois suivant, sans examiner si ces mois se composent de vingt-huit, trente ou trente et un jours. » (*Arrêt de la cour de Paris, du 9 août 1811. Journal du Palais, 1811, p. 537.*)

Opinion conforme :

TROPLONG, *Prescriptions, t.* II, *p. 392 ;*

TROPLONG, *Hypothèques, t. 3, p. 407, N° 792 ;*

VAZEILLE, *p. 257, N° 332 ;*

DE LAPORTE, *Nouveau-Dunod, p. 178 ;*

CARRÉ, *N*os *2221 et 2355.*

Arrêt de Paris, 9 août 1811. *Journ. du Palais, 1811, p. 537 ;*

Arrêt de Turin, 13 février 1813 ;

Arrêt de Paris, 12 avril 1809 ;

Arrêt de Paris, 6 novembre 1815.

Contrà. — Colmar, 16 février 1810.

202. — Mais comment calculera-t-on le mois s'il part du 31 janvier. Le mois de février n'étant que de vingt-huit ou vingt-neuf jours, il n'y aura pas de terme correspondant au 31 janvier ; dans ce cas, il y aura une exception à la règle de computation par quantième. Le mois ne se composera que des jours compris dans le mois de février.

M. DALLOZ pense, que par réciprocité, si le mois commence le dernier jour de février, il n'expirera que le 31 mars. Je suis loin de partager cette opinion ; il n'y a pas la nécessité de faire une exception à la règle ; et l'on retrouve dans le mois de mars un terme correspondant au quantième de février. (DALLOZ, *recueil de jurisprudence au mot délai, nouvelle édition.*)

203. — Ce délai d'un mois ne reçoit pas plus d'extension que le délai accordé pour la protestation. On n'ajoute pas à son expiration un jour par trois myriamètres de distance,

du lieu du sinistre au domicile du capitaine ou de l'armateur. La loi se tait : d'ailleurs, quelle serait l'utilité d'une prolongation lorsque le capitaine peut saisir le tribunal du lieu le plus voisin du sinistre ou tout autre dans lequel il se réfugierait.

Hors France, il soumettra sa réclamation aux tribunaux étrangers ou se réservera son action pour la produire devant les tribunaux de son pays dans le mois de son arrivée.

L'autre capitaine, s'il est sur les lieux, n'a-t-il pas les actions du navire? Il n'y aurait d'hésitation qu'au cas de départ, mais le délai est plus que convenable pour faire parvenir l'assignation aux points les plus extrêmes du pays, soit au domicile du capitaine, soit à celui de l'armateur. *Contrà.* — ROGRON, art. 436.

Si le navire était étranger, on assignerait le capitaine au parquet du procureur impérial.

204. — Dans les colonies françaises, lorsque deux navires français séjourneront au même port, et qu'il y aura eu abordage, le tribunal de la localité sera saisi du débat.

Le capitaine n'aurait pas d'option entre ce tribunal et tout autre qu'il lui plairait saisir ou qui devrait en connaître sur le continent.

Le délai est aussi fatal, et le capitaine ne jouirait pas non plus d'un délai supplémentaire, à raison des distances de la colonie au continent, sous le prétexte qu'il ne lui serait pas possible, comme en France, d'actionner simultanément le capitaine et l'armateur.

L'assignation donnée au capitaine remplit toutes les conditions légales, sauf recours contre l'armateur, dès qu'il y a possibilité.

La prescription serait forcément interrompue par impossibilité d'agir de la part du capitaine, dans l'hypothèse où le navire abordant quitterait le port. Si le capitaine qui a intérêt à repousser la demande était parti, comment pour-

rait-il se défendre, quand il n'a pas laissé de mandataire sur les lieux?

On conçoit que la copie d'assignation pourrait être remise à un mandataire général. Il a été jugé que la partie serait valablement assignée dans la personne et au domicile de ce mandataire, sans qu'il soit besoin d'observer les délais prescrits pour l'ajournement. *(Cassation, 14 février 1842. Dalloz, 1842-1-248.)*

A défaut d'un mandataire constitué, que décider?

Quel serait l'avantage du demandeur à prendre un jugement qui serait par défaut? à son arrivée en France, il voudrait le mettre à exécution; et si ce jugement était frappé d'opposition, il faudrait que les deux parties retournassent aux colonies pour vider ce débat.

Il est donc plus rationnel de ne déclarer la possibilité d'agir qu'au retour du navire abordé en France, et ce sera dans le mois de son arrivée qu'il devra former sa demande en justice.

Toutefois, la partie qui aura éprouvé des avaries n'aura pas négligé de faire constater ces mêmes avaries dans le port où le sinistre aura eu lieu, dans une forme judiciaire.

On pourrait objecter qu'il n'y a pas impossibilité matérielle, et que pour se conformer à la loi qui est en vigueur dans les colonies aussi bien qu'en France, l'abordé pourrait former sa demande en justice dans le mois, avec ajournement à un tribunal du continent, quoiqu'il n'y ait personne chargé de recevoir la copie, mais en la remettant au parquet.

A quoi cela servirait-il dans la circonstance actuelle? Le demandeur comme le défendeur ne seraient pas certains d'arriver au jour indiqué pour l'audience; le premier ne saurait prévoir les événements de mer; le second ne pourrait être prévenu que fort tard par la voie administrative.

La demande en justice ne sera donc formée qu'en France, à l'arrivée du navire abordé? Mais quel tribunal saisira-t-il?

C'est ici que s'élève une question de compétence, sera-ce le tribunal du port d'arrivée, celui de son armement ou du domicile de son armateur, celui du port où se trouvera le navire abordant, ou celui du domicile de son armateur.

Le droit commun reprend évidemment son empire et c'est devant le tribunal du domicile du défendeur, que cette contestation sera portée.

205. — Le capitaine, qui, par convention verbale ou écrite, aurait été dispensé de signifier sa protestation, sans que l'autre capitaine l'ait en même temps dispensé d'observer les délais de la loi relativement à la demande en justice, pourrait encourir une déchéance s'il ne portait pas son action dans le mois au tribunal compétent. Ces deux formalités, de la protestation et de la demande en justice, sont distinctes et indépendantes l'une de l'autre; la première sert à révéler l'existence des avaries que le capitaine a pu reconnaître, quoique ne s'en déclarant pas l'auteur, tandis que la seconde a pour but, après une instruction, de faire connaître le véritable auteur.

206. — La déchéance ne serait pas encourue, si la demande portée devant une juridiction était repoussée après le mois, pour cause d'incompétence, et qu'il plût à la partie de saisir une autre juridiction, quoique le délai pendant lequel la demande en justice aurait dû régulièrement être formée fût expiré, l'assignation première devant le juge incompétent a eu un effet interruptif. (*Art. 2246 code Nap.*)

Cet acte judiciaire aura produit non pas une suspension de la prescription, mais une interruption, ce qui est bien différent. L'interruption efface le temps écoulé depuis la protestation jusqu'à la demande incompétemment formée. Le délai d'un mois reprend son cours d'une époque postérieure à cette demande, et que nous allons préciser tout-à-l'heure. Avec la suspension, le temps que l'interruption rend inutile, compterait au contraire dans le délai légal,

c'est-à-dire que la suspension cessant, le temps qui recommence à courir se lierait avec le temps acquis au moment de la suspension. (TROPLONG, *Prescript.* 2-72.)

207. — Mais après le jugement ou l'arrêt qui aura statué sur l'incompétence, dans quel délai l'action sera-t-elle reportée devant le tribunal compétent, pour ne pas être atteinte de la déchéance?

La situation de la partie qui a succombé ne peut changer après la reconnaissance qu'elle aura faite judiciairement de son erreur sur la compétence du tribunal; il ne dépendra donc pas de sa volonté ou de son caprice de suspendre indéfiniment une action dont l'exercice, avant tout débat sur la compétence, était limité à un certain laps de temps.

Et le délai d'un mois recommencera à courir du jour de la décision des premiers juges, si leur jugement n'est pas frappé d'appel, ou du jour de l'arrêt qui tranchera définitivement la question de compétence.

En vain opposerait-on la maxime, *paria sunt, non esse et non significari*, et soutiendrait-on que ce délai ne reprend son cours, que du jour de la signification du jugement, ou de l'arrêt, cette doctrine serait en opposition avec un arrêt de la cour de cassation du 17 décembre 1849.

La cour s'appuyait sur ce motif, que le jugement d'incompétence rendait à la partie toute liberté d'agir devant la juridiction appelée à connaître de sa prétention. (SIREY, *1850, 1-122*—*Autre arrêt*, DALLOZ, *1838, 1., p. 95.*)

208. — Le désistement d'une demande qu'une partie reconnaîtrait incompétemment formée, notifié sous la réserve de la reproduire devant une autre juridiction, serait encore le point initial d'une nouvelle prescription.

Au contraire, tout désistement sans réserve ferait présumer l'abandon de la demande.

209. — On n'attribuera pas le même effet interruptif à

13

une assignation nulle pour vice de forme. Les formalités n'ayant pas été remplies pour la validité de l'exploit, il n'y a pas réellement de demande en justice; l'acte ainsi vicié n'a pas d'existence légale, et il ne peut résulter de l'exploit de signification aucun effet. (Art. 2247 du code Nap.) Si donc la partie n'était plus dans le délai pour reproduire sa demande, elle serait déchue de son droit, ce serait là une application de l'axiôme de procédure, que la forme emporte le fond, sauf le recours de cette partie contre l'officier ministériel qui aurait commis la nullité. (*Art. 71 et 1031 du code de procédure civile.*)

210. — Une instance ne serait pas censée abandonnée, ou considérée comme non avenue, parce que, au jour indiqué pour l'audience, dans l'assignation, le demandeur ne comparaîtrait pas.

Également, une assignation ne serait périmée que lorsqu'il se serait écoulé trois années sans poursuites depuis sa date; la péremption ne serait d'ailleurs acquise, que tout autant qu'elle serait demandée avant la reprise de la procédure.

211. — On peut, sans ordonnance du président, assigner de jour à jour et même d'heure à heure.

Les contestations d'abordage sont rangées dans la classe des causes urgentes et provisoires dont il est parlé d'une manière générale, dans le 3ᵉ § de l'art. 418 du code de procédure civile.

Cet article n'est que la reproduction de l'art. 2, t. XI, livre Iᵉʳ de l'ordonnance de la marine de 1681, et VALIN s'est expliqué sur le sens de ces mots : *matières urgentes et provisoires.*)

« Quant aux matières provisoires de leur nature, dit-il, l'article n'a pas entendu en faire une énumération exacte, puisqu'après avoir indiqué les demandes concernant les agrès, victuailles, équipages et radoub des vaisseaux prêts

à faire voile, il ajoute *et autres matières provisoires.* Aussi est-il vrai, qu'il y a une infinité de causes provisoires autres que celles désignées par cet article, telles que sont, par exemple, les demandes en exécution de charte-parties, soit de la part du capitaine, soit contre lui, *celles en paiement d'avaries causées par abordage ou autrement*....., en un mot, toutes celles qui exigent célérité et où il y aurait du péril dans la demeure, et cela qu'il s'agisse d'un navire prêt à faire voile ou non. »

Cependant Carré, t. II, p. 241, Delaporte, sur l'art. 418, et Pardessus ne comprennent les causes d'abordage, dans les matières urgentes et provisoires, que si le navire est prêt à partir. Cette doctrine ne nous paraît pas fondée.

212. — Au surplus, en présence du 1er § de l'art. 418, la faculté d'assigner d'heure à heure, ne serait pas contestée à celui qui veut en user, lorsque l'une des parties n'est pas domiciliée dans le lieu du sinistre.

La suite du commentaire de Valin, sur l'art. 2 de l'ordonnance, trouve ici sa place :

« Cet article est autant contre les étrangers que pour eux, car enfin, si l'on en peut conclure que les causes, où ils sont demandeurs, sont provisoires, pour ne pas retarder leur départ, on en doit inférer aussi et plus directement encore que celles, où ils sont défendeurs, sont également provisoires, pour ne pas leur donner le temps de s'esquiver, sans payer leurs dettes ou autrement satisfaire à leurs obligations.

» Après tout, ce n'est pas seulement des étrangers, sujets d'une autre puissance qu'il s'agit ici ; il y est aussi question de forains ; ce terme, à la vérité, dans sa signification générale, comprend les étrangers du royaume, mais dans son sens restreint, il ne désigne que les habitants d'une autre province, d'un autre lieu, et c'est dans ce sens particulier

que notre article l'a employé, sans le faire synonyme d'étranger.

.... » Notre article n'a pour objet que les matières provisoires ou sommaires, au rang desquelles il met les affaires où il y aura des étrangers; ce qui s'entend aussi bien des affaires qu'ils ont entr'eux, que de celles qu'ils ont avec des habitants du lieu, soit en demandant, soit en défendant, et cela que le fond de l'affaire soit de sa nature provisoire ou non, parce qu'à cet égard, c'est uniquement la qualité d'étranger ou de forain qui décide. »

213. — L'assignation peut être donnée :

Ou par le capitaine, quoique mandataire; la nécessité explique cette exception;

Ou par tout marin qui aurait remplacé le capitaine dans son commandement;

Ou par l'armateur, qui est la partie principalement intéressée;

Ou par l'assureur, qui ayant remboursé, se serait fait subroger aux droits et actions de l'armateur;

Ou par le propriétaire du navire, étranger à l'armement, ou le chargeur, mais alors l'action ne dépassera pas le cercle des intérêts de celui qui réclame;

Ou par le receveur des douanes, si le navire abordé est affecté au service de cette administration;

Ou par le contrôleur de la marine, s'il s'agit de navires de l'état.

A l'égard des navires du commerce, affrétés par l'état, distinguons :

Ou le bâtiment est commandé par un officier de la marine, de l'état, il est considéré comme vaisseau de guerre, l'état étant responsable, comme affréteur, envers le propriétaire, le contrôleur aurait action;

Ou le bâtiment est commandé par un capitaine de la ma-

rine marchande ; ce navire, à cause de la stipulation du fret, conserve sa qualité de bâtiment de commerce, encore bien qu'il soit affrété pour le transport d'un matériel appartenant à l'état, de troupes, de munitions, ou de vivres, ou qu'il voyage en convoi à la suite d'une escadre.

Le consignataire, le mandataire, le negotiorum gestor et le subrécargue n'ayant point d'intérêt, sont sans qualité pour donner l'assignation en leur nom.

214. — L'assignation est délivrée :

Au capitaine qui a les actions du navire marchand, en défendant comme en demandant ;

Au marin qui aurait remplacé le capitaine dans son commandement ;

A l'armateur ;

Au receveur des douanes, pour les navires affectés au service de cette administration ;

Au contrôleur de la marine, pour les navires de l'état, ou les navires de commerce affrétés par l'état, voyageant sous le commandement d'un capitaine de la marine marchande, à la suite d'une escadre ou sous le commandement d'un officier de la marine de l'état ;

Et, dans les colonies, aux employés de l'administration remplissant les fonctions de contrôleurs ;

215. — Elle ne serait pas valablement donnée :

Au préfet maritime, pour les navires de l'état, ou aux directeurs des douanes ;

Aux agents responsables préposés par l'état sur les navires de commerce, pour le transport d'un matériel ;

Au propriétaire du navire, étranger à l'armement ;

Aux propriétaires de la marchandise ;

Aux consignataires ;

Et aux assureurs.

216. — On se conformera aux dispositions de l'art. 68

du code de procédure civile pour la délivrance de l'assignation.

217. — La remise de l'exploit peut-elle être effectuée en tous lieux où l'officier ministériel rencontrerait la partie : *à la bourse*, par exemple.

Je résous affirmativement cette question, et je m'appuie sur le rejet qui fut fait, lors de la rédaction du code de procédure civile, d'une disposition qu'on voulait placer à la suite de l'art. 63 et par laquelle il était fait expresse défense de signifier, dans les lieux destinés au culte, aux heures des offices, dans le lieu et pendant les séances des autorités constituées, *dans les bourses* pendant leur tenue.

Opinion conforme :

Locré, t. i, p. 159;

Merlin, rep. t. i, p. 181;

Boncenne, t. ii, p. 194;

Dalloz, rep. t. vii, p. 779;

Favard, t. i, p. 141;

Carré, t. i, p. 178;

Contrà. — Le Patricien Français, t. i, p. 313;

De Laporte, t. i, p. 76;

Pigeau, t. i, p. 182.

218. — Si la partie n'était pas domiciliée dans le port et qu'elle logeât en hôtel garni, l'assignation serait valablement donnée à ce domicile passager.

C'était l'opinion de Valin.

Il est aussi d'usage d'assigner le capitaine ou le matelot par exploit délivré au lieu où il loge et où il prend ses repas, en attendant son embarquement; sans doute que cela ne lui forme pas un domicile, mais enfin cette manière de procéder est autorisée parce qu'il est de l'intérêt public, que les causes maritimes soient expédiées le plus promptement possible. (Valin, *t. i*, *p. 307.*)

219. — La copie pourra être remise au portier ou au maître de l'hôtel garni. (PARDESSUS, *N° 1365, p. 67, 5e volume.*)

Le maître de l'hôtel garni est considéré, à l'égard de ses locataires, comme un serviteur, dans le sens de l'art. 68. Le vœu bien prononcé du législateur dans cet article, a été que, si l'exploit n'était pas remis à la personne même de l'ajourné, il le fût à son domicile, à quelque personne ayant avec lui des rapports suffisants pour faire présumer que l'exploit parviendrait à son adresse. En permettant de le remettre aux parents ou aux serviteurs, la loi n'a point fixé le degré de parenté, ni limité la qualité de serviteur aux seuls rapports de domesticité; le terme de serviteur comprend plus de latitude que celui de domestique; de la part d'un maître d'hôtel garni envers son locataire, il s'établit des rapports de service qui donnent pleine et entière garantie, que l'exploit remis au maître d'hôtel garni, pour son locataire, parviendra à celui-ci avec autant d'exactitude et même plus que s'il eût été remis à un simple domestique. En effet, quiconque s'annonce pour tenir une auberge ou un hôtel garni, s'annonce en même temps pour rendre aux voyageurs ou locataires qui y logent tous les services d'usage, soit par lui-même, soit par l'intermédiaire de ses domestiques; sous ces différents rapports, il est impossible de ne pas voir dans un maître d'hôtel garni, une de ces personnes tenant à la classe de ces serviteurs auxquels l'exploit peut être remis. *(Caen, cour d'appel, 4 mai 1813.* — DALLOZ, *Jurisp., t.* VII, *p. 792.)*

220. — Le capitaine étant étranger, la signification est faite au parquet. (*Art. 69, code de procédure civile.)*

Elle peut encore lui être faite en la personne et au domicile de son mandataire spécial en France. (DALLOZ, *Jurisp., vol.* VII, *p. 787.*)

221. — D'après l'art. 419 du code de procédure civile toutes assignations données à bord, à la personne assignée, sont valables.

N'est-ce pas là une dérogation à l'art. 68, pour toutes les affaires maritimes, qui exigent une grande célérité, ou une disposition nouvelle pour le cas seulement où la partie assignée n'aurait pas son domicile dans le port.

Je pense que l'assignation peut être delivrée à bord, que la partie soit ou non domiciliée dans le port, et encore que le navire soit ou non prêt à mettre à la voile.

PARDESSUS, semble n'admettre la délivrance de la copie à bord que dans un seul cas.

« Lorsque, dit-il, la personne est sur le point de partir sur un navire prêt à faire voile, ce qui est facile à prouver par le rôle de l'équipage, l'assignation pour demande relative à ce voyage, peut être donnée à bord aussi valablement que si elle l'était au domicile de cette personne. » (PARDESSUS, *t.* V, *p. 70.*)

Cet art. 419 n'est pas clair, la validité de l'assignation est-elle subordonnée à la remise de la copie, aux mains de la personne même assignée, ou en l'absence du capitaine, l'officier ministériel pourrait-il se contenter de la délivrer à bord, à une personne du navire?

Si nous consultons VALIN :

« Il est plus court et par là, plus ordinaire de délivrer l'exploit parlant à sa personne, mais enfin cela n'empêche pas que le délaissement ne puisse en être fait valablement dans le navire, et il y a même nécessité d'en user de la sorte, lorsque la partie que l'on veut assigner se cache, on ne désempare pas le navire. » (Ier *vol., p. 307. — Opinion conf.*, RODIER, *t. 1, p. 42.*)

VALIN et RODIER, ne pouvaient raisonner autrement, en

présence de l'art. 1, liv. I, tit. XI de l'ordonnance qui disposait ainsi :

« Tous exploits donnés aux maîtres et mariniers dans le vaisseau, pendant le voyage, seront valables, comme s'ils étaient faits à domicile. »

Ce qui a jeté quelque doute sur ce point, c'est que les rédacteurs du code de commerce avaient présenté un article qui n'était que la répétition de l'art. 1er, et qui fut rejeté.

Cet article était ainsi conçu :

« Toutes citations données dans le vaisseau au capitaine et autres employés de l'équipage sont valables, comme si elles étaient données à domicile. » (LOCRÉ, *t.* II, *p. 118.*)

Aussi n'a-t-on pas tardé à voir des auteurs recommandables se mettre en contradiction avec la doctrine de VALIN.

DE LAPORTE, *Pandectes Françaises*, t. 17, p. 387, s'exprimait ainsi :

« L'assignation donnée à bord n'est valable qu'autant *qu'elle l'est à la personne même de l'assigné* ; elle serait nulle si elle était laissée à tout autre ; c'est ce qui résulte des termes de l'art. *données à la personne assignée*, en cela le code de procédure s'écarte de l'ordonnance de la marine, suivant laquelle l'exploit pouvait être laissé à bord. »

CARRÉ partage cette opinion qu'il déclare conforme au texte, quoiqu'il confesse que l'interprétation contraire repose sur des arguments d'une grande puissance.

Dans la discussion du code de procédure civile, on lit ce qui suit :

» Il n'aurait pas été sans danger de considérer toujours le bâtiment nautique, comme le domicile du marin. La plupart des marins et surtout les capitaines, ont un domicile sur terre, d'ailleurs, il aurait été difficile d'appliquer aux signi-

fications, faites à bord, les sages précautions établies par l'art. 68 du code de procédure civile. La commission chargée de rédiger le projet du code de procédure civile, a donc voulu qu'elles ne fussent considérées que comme *des significations faites à la personne.* » (LOCRÉ, *t.* II, *p.* 119, *procéd. civ.*)

Voici notre avis :

Toute signification est faite à personne ou domicile (art. 68), s'il fallait qu'à bord, l'assignation fût remise à la personne même assignée, à quoi bon la disposition de l'art. 419. Elle ne ferait que confirmer une règle générale qui n'avait pas besoin de confirmation, ou ce serait une répétition surabondante de l'art. 68.

Cette opinion compte des autorités imposantes :

BERRIAT, p. 380, note 7 (a);

PIGEAU, t. I, p. 713;

PARDESSUS, t. V, p. 49, N° 1366;

FOUCHER sur CARRÉ;

DE VILLENEUVE et MASSÉ, N° 100, v°. trib. de com.;

THOMINE, t. I, p. 642, 643;

BOITARD, t. II, p. 494;

NOUGUIER, 3e vol., N° 29;

Bruxelles, *arrêt*, 16 *mai* 1815.

Enfin un arrêt de la cour de Caen, du 22 janvier 1827, qui me paraît concluant et que je rapporte textuellement.

« Considérant qu'en déclarant valables toutes les assignations données à bord, à la personne assignée, l'art. 419 a évidemment entendu autoriser le délaissement de l'assignation sur le navire, sans exiger qu'il soit nécessairement fait en parlant à l'individu assigné, qu'autrement d'une part, la loi manquerait son but, qui est de donner plus de facilité pour obtenir promptement justice, dans des circonstances où le plus léger retard serait irréparable, si elle

laissait à l'homme de mauvaise volonté, le moyen facile de se soustraire, en se cachant, aux poursuites dont il serait l'objet; que d'autre part, elle serait absolument vide de sens, puisque l'art. 419 ne deviendrait plus qu'une oiseuse répétition pour un cas particulier de la règle existante, indépendamment de cet article, d'après lequel toute assignation peut, en toute matière être commise en parlant à la personne de l'ajourné. Que, dès qu'il faut admettre que l'assignation à bord, ne doit pas nécessairement être faite à personne, on est conduit par la force des choses à reconnaître qu'elle peut régulièrement être laissée soit au capitaine, soit au maître, soit à un matelot de l'équipage; que c'est ainsi que la chose se pratiquait sous l'ordonnance de la marine de 1681, ainsi que l'atteste VALIN; que c'est la manière la plus raisonnable d'interpréter l'expression complexe, *à bord*, employée dans l'art. 419; que c'est aussi la plus conforme à l'esprit de la législation, car l'espèce de commensalité qui existe entre les matelots d'un même navire, le rapprochement continuel, que produit entre eux le partage des mêmes travaux et des mêmes dangers, la sensation que doit faire sur un équipage, la présence d'un huissier, venant à bord y exercer un acte de son ministère donnent bien autant de garantie de la fidélité, de la remise de l'exploit à son adresse, que les relations de parenté, de voisinage et de domesticité, auxquelles le législateur s'est confié dans l'art. 68 code de procédure civile. »

222. — Le capitaine n'est pas à son bord, à qui l'huissier laissera-t-il la copie? Il n'a pas de choix à faire parmi les hommes de l'équipage, officiers, subrécargues, pilotes ou matelots, ni à observer la hiérarchie du bord; cependant, il est préférable qu'il la délaisse à celui des hommes de l'équipage, qui lui offrira le plus de garantie, à celui qui sera le plus élevé en grade, ou à celui qui sera censé

avoir momentanément la garde ou la responsabilité du navire.

223. — Si la copie est remise, à bord, à une personne autre que le capitaine, il n'est pas nécessaire de faire signer l'original à celui qui la reçoit. Cette précaution, dans la règle générale, s'emploie à l'égard du voisin, mais non envers les parents ou domestiques trouvés au domicile de la personne assignée. Le marin est considéré comme serviteur dans le navire qui est un domicile fictif du capitaine, et il est, par rapport au capitaine, placé dans une dépendance ou une commensalité qui exclue toute pensée d'oubli, d'inexactitude ou de mauvais vouloir. (FAVARD DE LANGLADE, *t.* I, *p.* 144, *N°* 8. — DALLOZ, *t.* VII, *p.* 779.)

224. — L'exploit, qui contiendrait la demande en justice, ne serait pas annulé pour avoir été notifié un jour *férié*; d'après l'art. 1030 du code de procédure, aucun exploit ne peut être déclaré nul, si la nullité n'en est pas *formellement* prononcée par la loi; les art. 63 et 1037 du même code défendent à l'huissier d'instrumenter les jours de fête légale, mais ils ne prononcent pas la nullité des actes faits en contravention; l'huissier encourt seulement une amende. (*Bordeaux*, 13 *mars* 1819. — *Cassation*, 23 *février* 1825. — DALLOZ, 1825, 1, *p.* 74.)

CHAPITRE XI.

Questions de Procédure.

Nous traiterons quelques points de procédure, qui se présentent fréquemment dans les discussions judiciaires.

225. — *Nullités d'exploit.* — Les exceptions tirées de la forme, c'est-à-dire de la nullité des exploits ou autres actes de la procédure, ne sont directement péremptoires que relativement à la procédure par laquelle on exerce l'action. Tout en annulant la procédure commencée, elles ne portent aucune atteinte à l'action ou au droit sur lequel cette action repose; mais elles peuvent devenir péremptoires indirectement, par rapport à l'action en elle-même, si l'exploit ou l'acte de procédure, nul en la forme, ne peut être recommencé dans les délais de la loi, et avant que la déchéance ne soit encourue. (*Art.* 2247 *du code Napoléon.*)

En Algérie, nonobstant toutes dispositions de lois, les nullités des actes d'exploits et de procédure sont facultatives pour le juge qui peut, selon les circonstances, les accueillir ou les rejeter. (*Art.* 69, *ordonnance du* 26 *juillet* 1842.)

226. — *Intervention.* — L'armateur ou le chargeur peuvent intervenir dans une instance, puisque c'est leur propre cause qui se débat entre un tiers et leur représentant légal.

Ils prennent néanmoins l'instance dans l'état où elle se trouve, sans pouvoir revenir sur des exceptions qui auraient

été couvertes ou des fins de non-recevoir abandonnées par le capitaine.

227. — *Reprise d'instance.* — Une instance commencée contre le capitaine n'est point suspendue ou interrompue par le décès de l'armateur. Le mandat du capitaine, à la différence des mandats ordinaires, n'est pas résolu et dure jusqu'à la fin de ses opérations; par conséquent, le jugement pris contre le capitaine, nonobstant la notification du décès de son armateur, ne serait pas nul, et pourrait être déclaré exécutoire vis-à-vis les héritiers.

228. — *Litispendance.* — Deux navires s'abordent en pleine mer, les avaries qu'ils reçoivent les forcent à rentrer. Chaque capitaine porte son action devant le tribunal du port où il s'est réfugié. Le rapport, qui existe entre ces instances, ne permet pas que deux tribunaux soient simultanément saisis, par la crainte qu'on peut avoir d'une contrariété choquante dans les décisions. La même instruction pouvant suffire, il est naturel que le débat soit décidé par un seul et même jugement.

La demande en renvoi sera formée devant le tribunal qui a été saisi le dernier de la contestation, quoiqu'il fût compétent pour en connaître. (*Art.* 171 *du code de procédure civile.*)

Lorsque deux juridictions différentes auront été saisies, le tribunal de commerce prononcera le renvoi au tribunal civil qui a plénitude de juridiction.

Il y aura lieu à règlement de juges, si les demandes sont portées le même jour devant les tribunaux de juridiction égale.

Le règlement est porté devant la cour d'appel, lorsque les deux tribunaux saisis dépendent de la même cour, et devant la cour de cassation, lorsqu'ils ne ressortent pas de la même cour d'appel.

229. — *Enquête.* — En matière d'abordage, la recherche de la vérité se fait plus facilement au moyen d'une expertise que d'une enquête; cela se conçoit, il s'agit de se rendre compte des manœuvres exécutées par les deux navires, et de trouver, au milieu des déclarations des capitaines et des gens de l'équipage, s'il y a eu opportunité dans les manœuvres, bonne ou mauvaise exécution des ordres des capitaines, ce qui ne peut s'établir que par l'appréciation d'un homme de l'art.

230. — Lorsque la preuve, par témoins, est ordonnée, les matelots des navires abordant et abordé, peuvent être appelés à déposer. On ne peut les reprocher, comme serviteurs à gages ; ce sont des témoins nécessaires; ils n'ont pas d'ailleurs, d'intérêt au litige, et leur bonne foi ne saurait être mise en suspicion. Ce qui doit faire écarter tout reproche de partialité, c'est qu'il est loisible aux deux capitaines de faire entendre les gens de leur équipage.

231. — On ne considère pas non plus les déclarations des témoins prises au moment du sinistre, et reçues par une autorité, comme des certificats donnés par des témoins aux parties intéressées, en sorte que si une enquête était ordonnée, les témoins pourraient être reprochés et leurs dépositions écartées. (*283 Code de procédure civile.*)

Pardessus répond à l'objection, t. 3. p. 355.

« La règle qui veut qu'en matière civile, les témoins ne soient entendus qu'après une litispendance, n'est pas suivie dans ce cas. Le rapport et sa vérification ne sont pas, à proprement parler, une enquête entre des parties dissidentes sur des faits; c'est un récit d'événements dont le souvenir ou les traces peuvent s'effacer ou périr et que l'on consigne pour servir à qui de droit; par ce motif, les parties intéressées ne sont point intimées pour être présentes. »

232. — L'enquête peut être inutile aux yeux du tribunal lorsqu'il trouve un aveu dans le rapport que le capitaine fait dans les vingt-quatre heures de son arrivée. (*Art.* 242, *code de commerce.*)

Ce rapport fait pleine foi contre lui. (*Art.* 1356, *code Napoléon.*)

Si ce rapport non vérifié, n'est pas admis à la décharge du capitaine (art. 247 code civil), il est néanmoins admis à sa charge et ne laisse pas que de faire foi contre lui.

C'est, dit Boulay-Paty, t. ii, p. 153, une pièce décisive contre le capitaine, de manière qu'il est non-recevable à alléguer aucun autre accident que ceux qu'il a déclarés ni rien au contraire. Il ne saurait s'élever contre son propre ouvrage et dire, ou qu'il a trahi la vérité ou qu'il n'avait pas exposé toutes les circonstances de sa navigation; ce serait alléguer sa turpitude et détruire un acte parfait en lui-même;

Ces principes ont triomphé dans un arrêt de la cour de cassation, du 2 juillet 1838.

Sept navires marchands étaient amarrés devant les moles, à l'entrée du port d'Alger, lorsqu'une tempête, qui éclata dans ces parages, le 11 février 1835, amena la destruction de deux d'entr'eux : c'étaient la bombarde l'*Hirondelle* et le brick le *Désiré*.

Les sieurs Bernard et Crouet, armateurs de ces bâtiments, et les sieurs Reys et Bourgarel, assureurs, prétendant que la perte devait être imputée au fait du sieur Chieusse, capitaine du brick de l'état le *Cygne* qui mouillait avec les navires détruits, ont assigné ce capitaine et l'administration de la marine, comme responsables, devant le tribunal de commerce de Toulon. Ils ont allégué et offert de prouver par témoins, qu'au fort de la tempête, les amarres de l'*Hirondelle* et du *Désiré* furent coupées par les ordres du sieur Chieusse, capitaine du navire de l'état, et que cette section en occasionna la perte.

Chieusse a avoué qu'il avait fait couper les câbles de l'*Hirondelle*, mais il a nié qu'il eût employé la même mesure à l'égard du *Désiré*.

Et il a conclu, relativement à ce dernier navire, à ce que la preuve offerte fût déclarée irrecevable, et qu'on s'en tînt uniquement aux constatations du rapport rédigé dans la forme légale, sur le sinistre, par le capitaine du *Désiré* lui-même.

Nonobstant ces conclusions, le tribunal de commerce a ordonné la preuve demandée, avec exécution provisoire sous caution. Les défendeurs se sont hâtés d'interjeter appel; mais les enquêtes n'en ont pas moins eu lieu, et il en est résulté, suivant un jugement définitif, la preuve que *les amarres du* Désiré *avaient été coupées, aussi bien que celles de l'*Hirondelle*, par les ordres du capitaine Chieusse.*

Ce jugement condamnait en même temps le capitaine et l'administration, solidairement, à indemniser les assureurs et armateurs des deux bâtiments.

Ce jugement ayant été également frappé d'appel, la cour d'Aix a joint les deux appels; puis, par un arrêt du 9 décembre 1836, elle a infirmé le jugement interlocutoire qui admettait la preuve du coupement des câbles du *Désiré*, en ces termes :

« Attendu qu'il était établi d'une manière irréfragable, par les pièces du procès, que le capitaine Chieusse n'avait pas fait couper les câbles du navire le *Désiré* ; que la justification entière et complète de ce fait résultait, non pas seulement du journal des officiers du *Cygne* et des procès-verbaux par eux dressés, pièces si dignes de foi et de confiance, mais encore par des rapports du capitaine du *Désiré* lui-même, parfaitement concordants avec ceux des officiers du *Cygne*; que le capitaine du *Désiré*, en effet, a consigné dans son rapport, ainsi qu'il était de son devoir de le faire, le détail

14

très-circonstancié du choc des abordages et des nombreuses avaries, qui, accumulées les unes sur les autres, ont fini par faire sombrer son navire; qu'il a même relaté dans son rapport l'abordage d'un navire belge, postérieur à l'abandon qu'il avait fait de son propre bâtiment; qu'il y eût donc consigné de même le coupement de ses câbles, s'il avait eu lieu, etc.; que le silence de son rapport établit la non-existence de ce prétendu coupement de câbles;

» Attendu que, dans les circonstances de la cause, ce rapport devait être considéré, par le tribunal, comme faisant pleine foi contre les demandeurs;

» Qu'en effet, les assureurs, n'agissant que comme représentant les assurés et subrogés à leurs droits, par l'effet du paiement des primes, n'avaient que les moyens de preuves réservés *à ceux dont ils exerçaient les actions*; qu'à ce titre, ils étaient non recevables contre des tiers à prouver outre et contre le rapport vérifié du capitaine leur mandataire. »

Pourvoi de Bernard, pour fausse application des art. 252 et 253 du code de procédure, et contravention aux art. 247 et 384 du code de commerce.

La cour, avait-on dit, n'a pas rejeté la preuve offerte par les demandeurs, parce que les faits articulés étaient insignifiants et non pertinents, cas auquel sa décision serait inattaquable, mais parce qu'en droit *cette preuve était inadmissible*; sous ce dernier point de vue, son arrêt est sujet à censure, si d'après le texte et l'interprétation logique des lois de la matière, la preuve était réellement admissible.

Or, cette dernière question est résolue affirmativement par l'art. 247 du code de commerce combiné avec l'art. 256 du code de procédure. En effet, le premier de ces articles assimile évidemment les rapports du capitaine, les interrogatoires des gens de l'équipage et les autres preuves analogues, à une enquête directe au profit de la partie à

laquelle ces actes sont favorables; d'où la conséquence que le droit de faire l'enquête ne saurait être ravi à la partie adverse, sans violer l'art. 256 précité.

Cela est d'autant plus vrai, que l'art. 247 lui-même réserve la preuve des faits contraires, et que l'art. 384 déclare en termes généraux, que l'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux consignés dans les attestations.

L'arrêt attaqué objecte que les assureurs étant subrogés aux droits des assurés, et ceux-ci étant liés par les faits du capitaine, leur mandataire, il s'ensuit que le rapport de ce dernier doit faire pleine foi en justice contre les uns et les autres, sans qu'ils soient admissibles à contredire les énonciations de ce rapport, mais les art. 221 et suivants prouvent que le capitaine a des devoirs spéciaux à remplir dans l'intérêt public, et qu'il est loin d'agir dans tous les cas, comme mandataire.

Spécialement, le silence du capitaine du *Désiré*, sur le fait du coupement des amarres de ce navire, ne pouvait être opposé ni aux assurés, ni aux assureurs leurs représentants, et l'arrêt attaqué, en leur refusant le droit d'établir ce fait par la preuve testimoniale, a violé la loi.

Arrêt,

« La cour, attendu qu'il est reconnu et expressément déclaré par l'arrêt attaqué, *qu'il était établi d'une manière irréfragable, par les pièces du procès, que le capitaine Chieusse n'avait pas fait couper les câbles du navire le* Désiré;

» Que la justification de ce fait a été puisée par la cour, non-seulement dans le journal des officiers du *Cygne* et dans les procès-verbaux par eux dressés, mais encore dans les rapports du capitaine du *Désiré* lui-même;

» Qu'en décidant, dans ces circonstances, *que la preuve*

des faits contraires n'était pas admissible, la cour n'a fait qu'une appréciation des actes et documents produits devant elle, appréciation qui rentrait dans ses attributions, et qu'elle n'a commis aucune violation de la loi, rejette. » (DALLOZ, *1838, 1-323.* — *Contrà*, PARDESSUS.)

233. — On doit ajouter la même foi aux déclarations faites par un capitaine devant une autorité, par exemple, le commissaire de marine, le juge de paix, le capitaine du port, à la suite d'un abordage; ces documents, signés du capitaine et produits par la partie adverse, sont opposés au capitaine comme des aveux contre lesquels il ne peut revenir.

234. — *Expertise.* — L'expertise, en matière d'abordage, porte sur deux points : la cause des avaries et leur importance.

Pour l'appréciation du dommage, la loi ne s'en rapporte pas aux parties elles-mêmes; aussi l'art. 407 se termine-t-il ainsi : dans ces deux derniers cas (en cas de faute ou de doute sur l'auteur de l'abordage), l'estimation est faite par experts. Les parties sont naturellement disposées à l'exagération. On préfère donner la mission à des experts désintéressés et choisis par les parties ou à défaut par le tribunal.

235. — Il est un cas où pour l'appréciation du dommage, et si la faute est reconnue, il est permis au tribunal de ne pas recourir à une expertise. Les bateaux à vapeur, qui font un service journalier, n'attendent point la décision du tribunal pour réparer leurs avaries. L'importance en est constatée par la représentation des comptes et mémoires. Ce ne serait qu'au cas de contestation sur le chiffre, qu'il serait alors procédé à une estimation par experts.

236. — Les experts, après avoir déposé leur rapport, peuvent être encore chargés de faire un supplément à ce rapport, afin de donner des éclaircissements qu'ils auraient

omis, et cela sans être dans la nécessité, pour faire ce supplément de rapport et les opérations qu'il exige, de prêter de nouveau serment à justice. (*Arrêt de cassation, 27 février 1828.* — Sirey, *1829, 1-86.*)

237. — Un expert, qui mentionnerait dans son rapport les déclarations verbales des parties, donnerait-il de l'authenticité à un aveu, quoiqu'il ne fût point signé de la partie elle-même? On donnerait beaucoup trop de pouvoir à un expert qui n'a pas de caractère public, et qui ne remplit qu'une mission accidentelle de la justice. Ne peut-il pas arriver que l'expert ait mal compris ou n'ait pas rendu exactement la pensée du déclarant? Avec ce système, il faudrait prétendre que son rapport serait cru jusqu'à inscription de faux.

238. — Il est d'usage, dans beaucoup de tribunaux de commerce, de confier à l'expert chargé de constater les avaries et d'en rechercher les causes, la mission de faire comparaître devant lui des témoins et de les interroger.

Cette enquête quasi-judiciaire n'est point régulière ni conforme à la loi. La cour de Rennes a réformé de nombreux jugements émanés du tribunal de Nantes.

C'est aussi la jurisprudence de la cour d'appel de Rouen, qui a jugé le 15 janvier 1846;

Que l'enquête faite, par un arbitre rapporteur, nommé par le tribunal de commerce, ne pouvait servir de base légale à la décision de la cour; que le tribunal n'avait donné et ne pouvait donner à cet arbitre la mission de faire une enquête; que cette enquête, faite d'ailleurs sans aucune des formalités déterminées par la loi, devait être regardée comme non avenue. (Sirey, 1847, 2-347.)

239. — *Jugement.* — Pour rendre le jugement pris contre le capitaine, exécutoire vis-à-vis de l'armateur, il faut assigner ce dernier en déclaration de jugement commun.

Ce n'est pas une instance nouvelle qui s'édifie, ou qu'on pourrait considérer telle, parce qu'elle serait dirigée contre une personne qui ne figurait pas au premier jugement. Cette seconde instance n'est qu'une suite de la première, où l'armateur n'était pas en nom personnel, quoique légalement représenté par son capitaine. La condamnation première subsiste à tel point, que toute discussion serait interdite à l'armateur, tant en la forme qu'au fond sur le premier jugement.

240. — *Tierce opposition.* — On éluderait facilement l'autorité de la chose jugée, s'il était permis à l'armateur ou au chargeur de revenir par tierce opposition contre le jugement pris contre le capitaine. Ceux-ci étaient représentés par un mandataire qui avait titre et caractère pour cela, qui n'avait pas d'autre intérêt que le leur à soutenir; et la décision, qui frappe leur préposé, les atteint, comme s'ils avaient été présents à l'instance, entendus et s'étaient défendus eux-mêmes. (Sirey, 1800, 2-199.)

241. — *Appel.* — Les condamnations prononcées contre le capitaine étant censées l'être contre l'armateur, il s'ensuit que ce dernier a le droit d'interjeter appel du jugement où il n'aurait pas été appelé ou présent (*Arrêt de cassation, 22 juillet 1825.* — Dalloz, *1825, 1-426.*)

242. — *Pourvoi en cassation.* — Le pourvoi en cassation serait également admis au nom de l'armateur.

CHAPITRE XII.

Règles et Présomptions d'après lesquelles un Navire est réputé en faute.

PREMIÈRE SECTION.

Règles.

243. — L'usage et la jurisprudence ont consacré des règles qui servent à déterminer, lorsqu'il n'y a pas de cas fortuit ou de force majeure, quel est celui des capitaines qui doit être en faute.

MARCHE DE DEUX NAVIRES EN SENS INVERSE.

Première Règle.

244. — Deux navires se rencontrant, doivent toujours aller à tribord (côté droit du vaisseau).

Cependant cette règle établie d'abord en vue des navires à voiles, loin d'être absolue, est subordonnée aux circonstances et ne doit être observée, par les navires à vapeur, que lorsque leur route est diamétralement opposée.

Opinion de M. Barry, lieutenant de vaisseau. *(Gazette des Tribunaux, 13 août 1852.)*

245. — Dans la navigation fluviale, il y a des obligations réciproques pour les deux navires qui se rencontrent en sens inverse.

D'abord pour les navires à voiles, le navire remontant doit prendre ses dispositions afin de prévenir la rencontre, ses mouvements sont moins précipités que ceux du bâtiment qui descend le fleuve, avec toute la force de son courant. (*Édit de décembre 1692, art. 5.* — Daviel, *Cours d'eau, t.* I, *p. 265.*)

D'un autre côté, ce dernier ne doit point négliger de faire les manœuvres qui ralentiraient le cours de sa marche et de donner les avertissements convenables.

Valin disait : par l'ordonnance des rivières, de l'année 1415, art. 19 et 20, celui qui descend la rivière répare le dommage fait à celui qui monte, s'il ne lui a crié : *Lay gésir lay*, c'est-à-dire va à terre, à quartier, auquel cas le bateau montant, est tenu de se ranger et donner passage, et s'il ne le fait et reçoit dommage, où s'il en cause, *ce* sera pour son compte. Voir la note 5 sur l'art. 15 des jugements d'Oléron. (Valin, *t.* II, *p. 184.* — *Jug. d'Oléron,* — Cleirac, *p. 71.*)

246. — Quant aux navires à vapeur, la règle a été posée dans l'art. 58 de l'ordonnance du 23 mai 1843. Si deux bateaux à vapeur marchant en sens inverse, viennent à se rencontrer, le bateau descendant ralentira son mouvement et chaque bateau serrera le chenal de navigation à sa droite.

Si les dimensions de ce chenal sont telles qu'il ne reste pas entre les parties les plus saillantes des bateaux, un intervalle libre de quatre mètres au moins, le bateau qui remonte, s'arrêtera et attendra pour reprendre sa route que celui qui descend ait doublé le passage.

Dans les rivières à marée, le bateau qui vient avec le flot est censé descendre (1).

---

(1) Lorsque deux bateaux à vapeur, allant en sens inverse, viendront faire escale sur le même point, le bateau descendant prendra le large et le bateau montant devra tenir le côté de terre. (*Département du Loiret. — Règlement du préfet du 8 juillet 1843, sur la police de la navigation à vapeur dans le Loiret.*)

Seconde Règle.

247. — Lorsqu'il y a abordage de deux navires, naviguant, l'un le vent arrière, l'autre le vent au plus près, c'est d'après l'usage, le capitaine du premier, s'il n'a pris toutes les précautions nécessaires pour éviter l'abordage, qui doit supporter le dommage qui en est résulté.

Par suite, le capitaine est sans droit pour réclamer des dommages et intérêts, à raison du préjudice que lui a causé l'abordage, encore bien que l'autre capitaine, dont le navire est beaucoup plus léger eût pu, par une prompte manœuvre, éviter l'abordage et que contre les règlements, ni ce capitaine, ni son lieutenant ne se soient trouvés en ce moment à leur poste.

Et en cas pareil, il n'y a pas même lieu sous le prétexte que la faute a existé des deux côtés, de faire supporter par moitié le dommage.

Au mois de novembre 1832, la galiote hanovrienne *Wrouw-Gelle*, capitaine Wichmann naviguait vent arrière dans la Manche; gouvernant à l'ouest par un vent faible; elle se rendait au port de Lorient.

La corvette française l'*Ariane* voulant rallier l'escadre anglo-française, qui remontait la Manche, cinglait au plus près du vent, dans la vitesse de sa marche, elle aborde la galiote, la heurte violemment et lui cause de notables avaries.

Il est à remarquer que le capitaine de la corvette ne se trouvait pas sur le pont, et à raison de cet événement, il mit aux arrêts l'officier de quart, qui ne s'y trouvait pas non plus.

Sur les ordres de l'amiral, la galiote hors d'état de continuer sa route, fut remorquée par l'*Ariane*, jusqu'aux dunes et confiée par le capitaine français à des pilotes anglais, qui la remorquèrent jusque dans le port de Ramsgate.

Le capitaine Wichmann fit son rapport; lorsque la galiote fut remise en état de tenir la mer, elle reprit sa route pour Lorient, où elle mouilla le 7 janvier 1833.

Le capitaine renouvela son rapport et fit assigner l'État devant le tribunal de commerce, pour le faire condamner à payer la somme de 12,615 fr., montant du dommage causé par le fait et la faute de l'*Ariane*.

Le tribunal nomma trois experts, l'un capitaine de corvette, les deux autres capitaines au long cours, afin de décider, sur le vu des rapports de mer et par tous autres moyens, si dans l'abordage, il y avait eu faute de l'un des deux capitaines.

Les deux experts capitaines au long cours, mirent la faute sur la corvette, le capitaine de corvette la mit sur la galiote.

Le tribunal appréciant ce rapport, déclara qu'il n'y avait réellement faute d'aucun des capitaines et que dans le doute sur les causes de l'abordage, le dommage devait être réparé à frais communs; en conséquence, il condamna l'État au paiement de la moitié des dépenses, faites à la galiote et précédemment constatées par experts.

Appel principal par l'État, et incident par le capitaine Wichmann, en ce que le jugement n'avait pas attribué toute la faute de l'abordage à la corvette l'*Ariane*.

Le 31 mai 1833, la cour de Rennes a réformé le jugement en ces termes :

« Considérant que d'après tous les documents fournis au procès, il est constant que la galiote hanovrienne, naviguait vent arrière, tandis que la corvette l'*Ariane* avait le vent au plus près.

» Que suivant les usages de la marine, lorsque deux navires qui se trouvent dans cette position, ont une direction telle, qu'ils peuvent se rencontrer à un point d'intersection, c'est à celui de ces navires qui a le vent arrière, à prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter l'abordage, et qu'il doit manœuvrer de manière à passer en poupe de l'autre navire, s'il y a pour lui la moindre incertitude de savoir, s'il pourra franchir le premier le point d'intersection.

» Qu'il est constant que le capitaine Wichmann a continué sa marche dans la même direction, sans prendre garde aux mouvements de la corvette, qui du reste, n'a pas cessé d'avoir le vent au plus près. Que si, au moment où les navires s'approchaient, une manœuvre prompte exécutée par l'*Ariane* aurait pu empêcher l'abordage, il n'en est pas moins vrai que c'est la faute du capitaine Wichmann, qui aurait nécessité cette manœuvre, qui, d'ailleurs, ne pouvait être commandée, attendu la non présence du capitaine Leray sur le pont.

» Considérant que si la faute de l'abordage doit être imputée au capitaine Wichmann, l'État ne peut cependant réclamer aucune indemnité, puisqu'ayant gardé le silence sur ce point jusqu'en cause d'appel, il serait déchu aux termes de l'art. 435 code de commerce, et que d'ailleurs, cette demande devant être considérée comme nouvelle, ne peut être formée sur l'appel, ne l'ayant pas été en première instance. »

Pourvoi du capitaine Wichmann pour violation de l'art. 1382 code nap. et de l'art. 407, §2 et 3 code de commerce.

L'arrêt, a-t-on dit, dans l'un de ses considérants constate les causes de l'abordage; il reconnaît et déclare qu'au moment où les navires s'approchaient, une manœuvre prompte, exécutée par l'*Ariane*, aurait pu empêcher l'a-

bordage, c'était ce qu'avait déclaré franchement le capitaine de la corvette lui-même. Cependant cette manœuvre salutaire, si facile pour la corvette, ne fut pas même tentée; elle ne put être commandée, dit l'arrêt, attendu la non présence du capitaine sur le pont; c'est constater précisément la cause de l'abordage, et l'absence du capitaine ou d'un officier pour le remplacer, est la faute qui a compromis le salut commun.

Ainsi, dès qu'il est reconnu que l'abordage pouvait être évité, l'inaction de l'*Ariane* est de la part des officiers qui la commandaient, une négligence grave et répréhensible, que ne peut justifier l'absence du capitaine. Cette faute, reconnue par la cour, l'est encore par l'administration elle-même, qui infligea une rude punition au lieutenant qui tenait le quart au moment de l'abordage.

Or, le droit commun maritime de tous les temps, a fait peser sur l'auteur de l'abordage, la réparation du dommage causé soit par son fait, soit par sa négligence ou son imprudence.

Si in potestate nautarum fuit ne id accideret, et culpâ eorum factum sit, lege aquilia cum nautis agendum. (*L.* XXIX, *ff. ad leg. aquil.*)

Ce principe est reproduit dans l'art. 1383 code nap. et plus spécialement dans le § 2 de l'art. 407 code nap. Or, fait, négligence ou imprudence, sont compris dans le mot faute. (BOULAY-PATY, *t.* IV, *p. 494.*)

Ainsi, en ne condamnant pas l'État, après avoir reconnu qu'une prompte manœuvre de l'*Ariane*, eût pu empêcher l'abordage, la cour a violé les art. 1383 et 407 précités.

Mais après avoir constitué la corvette en délit flagrant de négligence, la cour ajoute : il n'en est pas moins vrai que c'est la faute du capitaine Wichmann, qui aurait nécessité cette manœuvre. Il n'en est pas *moins vrai*, dit l'arrêt, et

avec raison, car il est vrai aussi que la corvette pouvait parer au danger, mais l'effet d'une lourde galiote, montée de neuf matelots seulement, qui mit une légère corvette, équipée de deux cent cinquante hommes, dans la nécessité d'exécuter une manœuvre pour éviter un abordage, constitue-t-il une faute égale à celle de la corvette, qui ne tente même pas cette manœuvre, surtout lorsque devant être prompte pour celle-ci, cette manœuvre, devenait par cela même impossible pour celle-la.

Dans cette rigoureuse hypothèse même, il y aurait eu faute de part et d'autre, et les dommages devaient être supportés en commun, d'après le § 3 de l'art. 407 code nap., et l'arrêt aurait encore violé cet article.

Le § 3 de cet article dispose que s'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs par égale portion; par ces dernières expressions, on voit que la loi présume dans le doute, qu'il y a faute commune des deux côtés, puisqu'elle en ordonne la réparation par égale portion; or, ce qu'elle présume, est certain dans l'espèce.

Enfin, on ne peut pas dire que l'arrêt, en ne condamnant pas le réclamant à payer le dommage souffert par la corvette, a entendu le compenser, dans le sens du § 3 de l'art. 407, puisque l'arrêt lui-même prend soin de déclarer l'État sans droit à l'indemnité qu'il réclame, et d'ailleurs, l'admettrait-on, que la corvette ayant été très-faiblement endommagée au prix de la galiote, le dommage résultant de l'abordage, n'aurait pas été supporté par égale portion, et l'art. 407 § 3 aurait encore été violé.

Arrêt,

« Attendu que l'arrêt attaqué déclare en fait que l'accident, dont les suites ont été l'origine et la cause du procès, avait été causé par la faute du demandeur en cassation et

que si le même arrêt, admet en même temps qu'il y aurait eu possibilité de prévenir les conséquences de cette faute, il n'a pas considéré cette possibilité comme pouvant servir d'excuse et constituant elle-même, une faute réciproque, d'où il résulte qu'il n'y a eu aucune violation de l'art. 1385 et 407, rejette, etc. (*Arrêt du 7 juillet 1835.* — DALLOZ, *1835-1-388.*) »

248. — *Code russe.* — En cas de choc, il faut rechercher à quelle cause, il doit être attribué; est en général réputé le plus coupable, celui qui s'est mis du côté du vent et a occasionné l'avarie au navire qui se trouvait sous le vent. (*Art. 848*, *trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

MARCHE DE DEUX NAVIRES DANS LA MÊME DIRECTION.

Troisième Règle.

249. — Un navire ne doit pas chercher à en dépasser un autre.

« Que l'on fasse voile de nuit ou de jour, dit VALIN, t. II, p. 578, le navire, qui part après un autre et qui le suit, doit prendre garde à ménager sa marche de manière à ne pas le heurter; sans quoi, il répondra du dommage. Ainsi jugé à l'amirauté de Marseille, le 14 février 1750; et par autre sentence du 22 mars 1751, au rapport de M. ÉMÉRIGON, en faveur du patron Escofier contre le capitaine Arnaud, d'Agde. »

Navigation fluviale.

250. — Les capitaines des bateaux à vapeur, ne doivent faire aucune manœuvre, dans le but d'entraver ou de retarder

la marche des autres bateaux à vapeur ou de toute autre embarcation. Ils diminueront la vitesse de leurs bateaux ou même, ils les feront arrêter toutes les fois que la continuation de la marche de ces bateaux pourrait donner lieu à des accidents. (*Art. 60 de l'ordonnance du 23 mai 1843.*)

Si la rencontre a lieu entre deux bateaux à vapeur, marchant dans la même direction, celui qui sera en avant serrera le chenal de navigation à sa droite ; celui qui sera en arrière serrera le chenal à sa gauche.

Si les dimensions du chenal, ne permettent pas le passage de deux bateaux, le bateau qui se trouvera en arrière ralentira son mouvement et attendra que la passe soit franchie pour reprendre toute sa vitesse.

Des arrêtés des préfets (1) désigneront les passes dans

(1) Règlement de M. le préfet du Loiret, 8 juillet 1843.

Afin de ne pas priver les bateaux bons marcheurs des avantages de leur supériorité de construction, les bateaux à vapeur pourront se dépasser ; mais, dans l'intérêt de la sécurité publique et de la conservation des travaux d'art, de la navigation, les prescriptions suivantes seront observées :

Il est défendu de naviguer à une vitesse supérieure à celle que comporte la marche régulière de l'appareil moteur, et de pousser inconsidérément la tension de la vapeur pour faire assaut de vitesse.

Il est défendu aux bateaux à vapeur de se dépasser dans toute l'étendue d'un chevalis. En temps de chevalage, le chevalis sera limité et rendu visible sur toute son étendue au moyen de signaux placés par l'administration des ponts-et-chaussées, l'un blanc, placé en tête, amont du chevalis, l'autre rouge, placé à l'extrémité aval.

ART. 37. Les capitaines devront ralentir la marche de leurs bateaux, lorsqu'ils passeront près des points sur lesquels des bateaux ou trains se trouveraient passés.

ART. 38. Les capitaines feront sonner la cloche aux approches des ponts et des ports d'embarquement.

Ils feront également sonner la cloche dans les passes où la rencontre des deux bateaux pourrait occasionner des accidents ; dans ce dernier cas, chaque bateau devra, dès la mise en branle de la cloche, exécuter les manœuvres prescrites à l'art. 35.

« Quand deux bateaux à vapeur, allant dans le même sens, se rapprocheront, celui qui sera en avant devra serrer le chenal de navigation à droite, et celui qui sera en arrière devra serrer le chenal à gauche. (Art 35.) »

ART. 39. La navigation des bateaux à vapeur sera suspendue pendant les temps de brouillard et pendant les glaces. Les capitaines seront tenus de déférer, à cet égard, aux défenses qui leur seront faites par les officiers du port.

Si les bateaux sont surpris pendant le cours de leur navigation par une brume qui ne permette pas de distinguer les objets environnants, les capitaines devront faire tinter les cloches, jusqu'à l'arrivée au mouillage.

lesquelles, il est interdit aux bateaux à vapeur de se croiser ou de se dépasser, et détermineront relativement à des points facilement reconnaissables, les limites de chacune de ces passes. (*Art. 58, ordonnance du 23 mai 1843.*)

ENTRÉE DANS LE PORT.

Quatrième Règle.

251. — Lorsque deux navires se présentent pour entrer dans le même port, le plus éloigné doit attendre que le plus proche soit entré, et s'ils s'abordent, le dommage est imputé au dernier venu, tant qu'il ne prouve pas qu'il n'y a aucune faute de sa part. (PARDESSUS, *t.* III, *p. 90.*)

ÉMÉRIGON dit : qui se présentent dans un port de difficile accès. (*Consulat de la mer*, *ch.* CXCVII, CXCIX, TARGA, *ch.* LIII, *p.* 236.)

« Ainsi jugé par notre amirauté, le 17 juillet 1754, en faveur de David Julliard, commandant le vaisseau l'*Espérance* et Guillaume Caillot, commandant le *Saint-Jean*, contre le capitaine Fugeray de Coudray, capitaine du navire la *Louise-de-Grandville*; celui-ci arrivé le dernier, au lieu d'attendre que les vaisseaux, qui étaient avant lui à l'entrée du port et qui se touaient, fussent entrés, tomba sur Julliard et Caillot, envers lesquels il fut condamné à tous les dommages et intérêts et dépens. » (ÉMÉRIGON, *t.* I, *p. 410.*)

252. — *Code Portugais*, *art. 1578.* — Lorsque deux navires se présentent en même temps pour entrer dans un port de difficile accès, celui qui est le plus dévié doit attendre que celui qui est le plus près soit entré. Si un abordage a lieu dans ce cas, il est présumé que le plus éloigné l'a occasionné, sauf preuve contraire. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

253. — Cette règle doit s'appliquer avec plus de rigueur aux bateaux à vapeur, qui peuvent, au gré de leur capitaine, arrêter ou accélérer leur marche.

Ainsi jugé par le tribunal de commerce de Marseille, le 1er août 1838.

« Attendu qu'il est résulté des débats à l'audience et des circonstances de la cause, qu'aucun doute ne peut exister sur les causes de l'abordage ; qu'il est, au contraire, constant en fait, que cet abordage a été occasionné par la faute du capitaine Olive.

» Qu'en effet le navire le *William-Tell* était déjà dans l'entrée du port et en face de la réserve, ne pouvant naviguer à cause du grand calme, et traîné par un bateau remorqueur, lorsque le bateau à vapeur venant après lui avec vitesse, n'a pas su l'éviter et l'a abordé.

» Que cette circonstance suffirait, à elle seule, pour constituer en faute le capitaine Olive, car il est de principe attesté par Émérigon, t. I, p. 407, que, lorsque deux vaisseaux se présentent pour entrer dans un port qui est de difficile accès, le plus éloigné doit attendre, que le plus proche ait défilé et que le passage soit devenu libre, et s'ils s'abordent, le dommage sera imputé au dernier venu.

» Attendu, d'ailleurs, que le principe fait pour les navires à voiles, doit s'appliquer avec plus de rigueur aux bateaux à vapeur, qui peuvent, au gré de leur capitaine, arrêter ou accélérer leur marche.

» Que telle est la jurisprudence du tribunal de Marseille, ainsi qu'il résulte du jugement, par lui rendu, le 5 octobre 1836, dans l'affaire entre le capitaine Michon, commandant l'allége la *Vierge-de-Grâce*, et le même capitaine Olive.

» Attendu qu'il résulte de la solution ci-dessus, que le rapport fait par les experts, nommés d'office, doit être entériné, et qu'il y a lieu par suite de condamner le capi-

taine Olive, au paiement des 1,863 fr. 95 cent., portés audit rapport, comme étant le montant exact des réparations faites audit navire. » (LAINÉ, *Mémorial du commerce, vol. 1838, p. 321.*)

Cinquième Règle.

254. — En cas de concours de deux navires, le plus petit doit céder au plus gros. (PARDESSUS, t. III, p. 91.)

ÉMÉRIGON ajoute :

Si les circonstances du temps et du lieu ne s'y opposent. (TARGA, *ch.* LIII, *p. 235.*)

SORTIE DU PORT.

Sixième Règle.

255. — Le navire qui sort le second, est censé avoir abordé celui qui est sorti le premier. (PARDESSUS, *t.* III, *p. 91.*

« Une tartane sortit du port de Marseille, et comme elle louvoyait, elle investit le bateau du patron Aubert, qui était parti auparavant et qui louvoyait aussi ; les gens de l'équipage s'accrochèrent à la tartane et s'y réfugièrent ; il résulta des enquêtes que le bateau était parti le premier et qu'étant vers le *Faro*, il fut abordé par la tartane, qui était partie après. Les témoins respectifs parlaient de certains avis réciproques de prendre garde, mais cela n'arrêta point les juges, ils crurent que celui qui est derrière, doit prendre garde à celui qui est devant. Sentence du 14 février 1750,

qui condamna le capitaine de la tartane à payer la valeur du bateau. »

Autre espèce. — « Le 7 décembre 1751, à huit heures du matin, le patron Escoffier sortit du port de Marseille avec sa tartane, le *Saint-Jacques*, remorquée par un petit canot, la mer étant encore grosse du vent de sud-ouest de la veille, et le vent étant alors au nord, de manière que cette tartane n'allait pas bien vite.

» Une demi-heure après, le capitaine Arnaud, sortit du port avec son chebec, remorqué par dix hommes, lequel dirigea sa route sous le vent de la tartane, et se trouva bientôt de proue à poupe, la voile de la tartane ayant intercepté le vent à celle du chebec, Arnaud ne put plus manœuvrer; les deux bâtiments s'abordèrent. La poupe de la tartane fut rompue, la barre du timon tomba à la mer et la flèche de la proue du chebec s'embarrassa dans la voile de la tartane; en cet état le chebec jeta une ancre, mais la tartane qui n'en avait pas de parée et qui ne pouvait plus gouverner, alla se briser contre les rochers du *Faro*.

Procès là-dessus. — « L'avis fut, que l'accident était présumé être arrivé par la faute du capitaine Arnaud, attendu qu'étant sorti le dernier, il devait faire attention à la route qu'il prenait, d'autant mieux qu'étant remorqué par dix hommes, il était beaucoup plus maître de la mer que la tartane.

» Sentence du 22 mars 1751, qui condamne le capitaine Arnaud au paiement de la valeur de la tartane et de tous les effets, marchandises et victuailles, qui s'y trouvaient. » (ÉMÉRIGON, *t.* I, *p. 411.*)

Septième Règle.

256 — Le navire qui sort du port, doit faire place à celui qui entre.

PARDESSUS, t. III, p. 91;
ÉMÉRIGON, t. I, p. 410;
TARGA, ch. LIII, p. 236;
257. — *Code portugais, art. 1579.*

Le navire qui sort d'un port, doit le passage à celui qui y entre, et prendre garde à celui qui le précède; si un abordage a lieu dans l'un de ces cas, le dommage est attribué d'abord au navire qui sort et ensuite à celui qui sort le dernier, sauf preuve contraire. (*Art. 1579, trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

COLLISIONS DANS LE PORT.

Huitième Règle.

Sont réputés en faute :
258. — Le navire qui est mal placé dans le port [1].
PARDESSUS, t. III, p. 91;
Code portugais, art. 1573.

---

(1) Arrêté de préfecture du département de la Loire-Inférieure, du 29 août 1843, qui a réglementé les précautions à prendre par les mariniers en Loire.

ART. 1er. Il est expressément interdit aux mariniers de faire stationner leurs bateaux, après la chute du jour, dans les passes qui offrent à la navigation, une largeur franche de moins de cinquante mètres.

Autant que possible, les mariniers jetteront l'ancre dans les parties de rivière larges et profondes, dites *mouilles*, et ils s'y placeront en dehors de la route suivie par les bateaux à vapeur.

Ils laisseront également libres l'abord des pontons et embarcadères, disposés aux différentes escales, afin que des bateaux à vapeur y accostent sans obstacles.

Neuvième Règle.

259. — Le navire qui ne garde pas la distance prescrite :
PARDESSUS, t. III, p. 91;
ÉMÉRIGON, t. I, p. 412;
Consulat de la mer, ch. CC;
TARGA, p. 342;
Code portugais, art. 1573.

En pareil cas, il s'agira d'examiner si le capitaine arrivé le dernier aura été averti ou non de se placer un peu plus à l'écart, s'il aura dû raisonnablement acquiescer à l'avis, et enfin s'il l'aura pu. (VALIN, *t.* II, *p. 577.*)

Arrêt de la cour de Rennes, 22 janvier 1819 :

« Considérant que le 24 juin 1818, au matin, pendant la tourmente d'une tempête, le navire le *Montagnard*, mouillé à Quatre-Amarres, au port de Brest, fut porté sur le brick la *Marie-Françoise*, amarré au quai, et lui fit des dommages ; que cet événement, arrivé sans que les câbles du *Montagnard* se fussent rompus, atteste l'imprévoyance du capitaine qui devait calculer les risques que, par sa proximité, il faisait courir à la *Marie-Françoise* dans le cas d'un coup de vent;

» Considérant que, pendant la bourrasque, le *Montagnard* ne fit pas les manœuvres nécessaires pour éviter le danger qui menaçait, et ne tint aucun compte des avertissements qu'on lui donna, si ce n'est à la fin, lorsqu'il n'était plus temps, l'échouement ayant eu lieu, d'où il résulte que le capitaine a commis la double faute d'imprudence dans le mouillage et d'incurie dans le danger, ce qui le rend passible des dommages causés par l'événement. »

Dixième Règle.

260. — Le navire qui, étant requis de larguer son amarre pour laisser passer un autre bâtiment, refuse de faire ce qui est en son pouvoir. (DELVINCOURT, *t.* II, *p.* 278.)

Il faut supposer que le maître puisse le faire sans exposer son navire, autrement il n'y aura rien à lui imputer, et ce sera une avarie commune. (VALIN, *t.* II, *p.* 183.)

Onzième Règle.

261. — Le navire qui, étant à l'ancre, près d'un autre engagé dans des bas-fonds, refuse de prendre position ailleurs, lorsque la chose lui est possible. (DAVIEL, *Cours d'eau*, 1-264. — VOET, *in Pand.*, *lib.* IX, *t.* II, *N°* 15.)

262. — *Hollande.* — Lorsqu'un navire se trouve sur des bas-fonds et ne peut s'en retirer, son capitaine a le droit, en cas de danger, d'exiger que le navire qui en est proche lève ses ancres ou coupe ses câbles pour lui faire passage, pourvu que ce navire soit en état de faire cette manœuvre sans risque, à charge par le navire en danger de dédommager l'autre de ses pertes.

Le capitaine du navire voisin, qui, dans ce cas, aurait refusé ou négligé de satisfaire à la demande, doit supporter les dommages qui en résultent. (Art. 543.)

Douzième Règle.

263. — Le navire mal amarré.

Les navires ne doivent pas être amarrés les uns aux

autres; la raison est que cet amarrage n'est d'aucune sûreté et que les avaries sont inévitables, en cas de vent forcé ou d'agitation extraordinaire de la mer :

VALIN, t. II, p. 183 et 455;

ÉMÉRIGON, t. II, p. 412;

Consulat de la mer, ch. CXCVIII et CC;

Droit anséatique, t. X, art. 4;

TARGA, p. 341.

Treizième Règle.

264. — Le navire amarré dans un lieu qui n'est pas destiné à cet effet. (PARDESSUS, *t.* III, *p.* 91.)

Il embarrasse le passage.

L'art. 3, titre des ports, de l'ordonnance de 1681, portait :

« Ne pourront, les mariniers, amarrer leurs vaisseaux qu'aux anneaux et lieux destinés à cet effet, à peine d'amende arbitraire. »

ÉMÉRIGON s'exprime ainsi sur cet article :

« Dans la rade de Marseille, on avait pratiqué trois balises ou bagues, pour servir à faire sortir du port les bâtiments, quand le vent du nord-ouest est forcé. Mais il ne leur était pas permis d'y rester amarrés, lorsqu'ils étaient en rade. Cependant, le 10 février 1757, le corsaire le *Colibri* était resté amarré sur une de ces bagues. La tartane *Notre-Dame-du-Rosaire*, capitaine Marc Jousseran, venant du Languedoc, poussée par le vent du nord-ouest et ne pouvant mouiller dans la rade, rencontra le greling du *Colibri* qui traversait l'entrée du port, et fut jetée contre terre où elle se brisa. Jacques Roubaud, subrécargue, voulant s'accrocher à une corde du *Colibri*, tomba dans la mer; son

fils, déjà en sûreté sur le corsaire, se précipita dans l'eau pour sauver son père. Ils périrent tous les deux.

» Sentence du 6 octobre 1757, qui condamna les armateurs du corsaire à payer la valeur de la tartane et de la cargaison. — Arrêt du 31 juin 1758, qui confirma la sentence. »

Quatorzième Règle.

265. — Le navire dont les câbles sont insuffisants.

Si le câble avait été rompu par la force des courants, et que, par suite, le navire détaché soit allé se heurter contre un autre, il n'y a pas lieu à responsabilité contre le propriétaire, si d'ailleurs l'amarrage avait été fait suivant l'usage et avec un câble de force suffisante. (DAVIEL, *t.* I, *p. 264.*)

266. — *Code prussien.* — Si un navire à l'ancre a été poussé contre un autre par la rupture de ses cordages en mauvais état, ou par suite de toute autre faute grave du patron, celui-ci est tenu de réparer en son entier les pertes qui en seraient résultées pour les autres bâtiments au mouillage. (*Code général,* II*e* *part., tit.* VIII, *sect.* XII, *art. 1925.*)

Si un navire s'est détaché et a heurté un autre navire, et que le patron du vaisseau dont est venu le choc n'ait point filé le câble, quoique l'autre patron à l'ancre lui eût crié de le faire, et que sa position le lui permît, le premier est tenu de tout le dommage. (Art. 1927)

Dans ces deux cas, le dommage causé aux marchandises est réputé avarie particulière. (Art. 1928.)

Quinzième Règle.

267. — Le navire laissé sans gardien. (*Arg., art. 2 des ports.* — EMÉRIGON, *t.* II, *p. 412.*)

Code portugais, art. 1572. — Si un navire amarré dans un port, mais sans être confié à la garde de personne, ou mal amarré comparativement à d'autres bâtiments, aborde d'autres navires et leur cause des avaries, il est responsable de tout le dommage qu'il a occasionné. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

Seizième Règle.

268. — Il y a faute de la part du maître qui refuse de lever son ancre, étant averti par un autre qu'elle peut lui causer dommage, suivant la disposition de l'art. 15 des jugements d'Oléron, et de l'art 27 de l'ordonnance de Wisby. (VALIN, *t.* II, *p. 183.*)

Il faut néanmoins qu'il puisse le faire sans danger pour lui.

269. — *Suède.* — Lorsque deux navires sont trop rapprochés l'un de l'autre, le capitaine, qui se trouve en avant, doit, sur l'invitation de l'autre capitaine, lever l'ancre et s'éloigner, faute de quoi il est passible de tous les dommages et intérêts. (103 bis.)

Il en est de même, lorsqu'un navire à la voile ne change pas de direction sur l'invitation qui lui en est faite par le capitaine du bâtiment qui est à l'ancre, ou lorsqu'il empêche celui-ci de se détourner. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

270. — *Danemarck.* — Si plusieurs navires sont ancrés près l'un de l'autre, qu'il y ait lieu de craindre un abor-

dage, et que l'un d'eux ait pris fond et ne puisse s'éloigner, celui-ci a le droit de sommer l'autre de lever l'ancre pour prévenir l'accident; en cas de refus, il répondra de tout le dommage qui pourra en résulter. (*Code Christian.* — *Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

271. — *Prusse.* — Si deux ou plusieurs navires étant à l'ancre, viennent à se toucher d'une manière dangereuse, le patron dont le bâtiment est placé en avant de l'autre et qui se trouve provoqué par celui-ci, doit céder en levant l'ancre. (*Code général, 2e partie, tit.* VIII, *section* XII, *art. 1918.*)

La même chose doit avoir lieu lorsque les navires se trouvent en danger de toucher le fond, par l'écoulement des eaux (1919.)

Si le patron, placé à l'ancre, en avant, ne se conforme point, soit par dol, soit par faute grave à ces dispositions, il est responsable de tout le dommage (1920.)

Le patron qui doit céder peut réclamer une indemnité de celui qui l'a provoqué, s'il éprouve, sans faute grave de sa part, quelque dommage au moment où il se dispose à l'éviter. (*Art. 1921.*)

Si le provocateur a reçu, lui-même, quelque dommage de celui qui se retirait, sans qu'il y ait eu faute grave de ce dernier, le provocateur n'a aucune indemnité à prétendre. (*Art. 1922.*)

Dix-septième Règle.

272. — On répute en faute le navire qui a ses ancres sans gaviteaux ou bouées, servant de signes pour en faire reconnaître la place, et prévenir du danger de s'en approcher.

PARDESSUS, t. III, p. 91;

VALIN, t. II, p. 183;
Jugement d'Oléron, art. 15;
Ordonnance de Wisby, art. 28 et 51;
Ordonnance de 1681, art. 5, tit. Ier des ports.

273. — *Russie.* — Si un navire est à l'ancre, en rade, sans bouée et qu'un autre navire, en entrant dans la même rade, jette son ancre par-dessus le câble du premier, et que par ce fait, il casse son propre cable ou éprouve toute autre avarie, le navire dont les ancres n'étaient pas attachées à la bouée, doit payer à l'autre le montant du dégât occasionné à son câble ou à ses agrès. Si le capitaine n'est pas en état de payer le tout, l'armateur doit en compléter le montant; mais si le capitaine prouve qu'il avait des bouées à ses ancres et qu'elles ont été brisées par l'autre navire ou tout autre accident, et qu'il n'a eu le temps ni de lever son ancre, ni d'y attacher une autre bouée, chaque navire doit supporter le dommage qu'il a éprouvé; dès que le vent le permet, le capitaine qui a perdu la bouée de son ancre, doit lever ses ancres et céder sa place au navire qui arrive. (*Art. 841, trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

274. — *Suède.* — Lorsqu'une ancre est jetée sans qu'il surnage une bouée en ligne directe, le capitaine qui a commis cette négligence doit supporter toutes les avaries qui en sont survenues, mais si la bouée ayant été arrachée, le capitaine n'y a pas fait attention et qu'il en résulte quelqu'avarie, il supporte la moitié du dommage. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH, *104.*)

275. — *Danemarck.* — Si un navire est endommagé par l'ancre d'un autre navire qui n'avait pas de bouée, ce dernier sera responsable du dommage, à moins que le capitaine et trois des principaux de l'équipage, n'affirment que la bouée s'est détachée à leur insu; dans ce cas, les deux navires et non les marchandises, supportent le dommage par moitié. (*Code Christian*, *trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

Hollande. — Tout capitaine dont le navire est à l'ancre, est responsable de tous les dommages causés par le manque de balises ou bouées à ses ancres, à moins qu'il ne soit prouvé, qu'il les a perdues sans sa faute et n'a pu les remplacer. (*Art. 544*, Victor FOUCHER.)

DEUXIÈME SECTION.

Règlements étrangers.

276. — Il est utile, pour les navigateurs, de connaître les prescriptions qui sont en vigueur dans certaines contrées.

Grande Bretagne. — Navigation des bâtiments à vapeur.

Trinity-Housse, Londres, 30 octobre 1840.

277. — Les accidents nombreux, graves et quelquefois funestes, qui ont eu lieu par suite de l'abordage des bâtiments à vapeur, ayant appelé l'attention de cette corporation, il a été reconnu indispensable, pour prévenir le retour de semblables calamités, d'établir une règle pour la direction des personnes à qui le commandement de ces navires est confié.

Et attendu que la règle établie pour les bâtiments à voile, est que ceux, qui ont le vent favorable, doivent céder le passage à ceux qui naviguent au plus près.

Que, lorsqu'ils naviguent tous les deux au plus près, celui qui court les amarres à tribord, doit serrer le vent, et celui dont les amarres sont à babord, arriver de façon qu'ils passent à babord l'un de l'autre.

Que, lorsque les deux vaisseaux ayant le vent largue, ou par le travers, se rencontrent, ils doivent de la même manière passer à babord l'un de l'autre, portant à cet effet la barre chacun à babord.

Et attendu que les bateaux à vapeur doivent être considérés comme naviguant avec un vent favorable, et livrer passage aux vaisseaux à voiles naviguant au plus près sous l'une et l'autre amure, il ne devient nécessaire de fixer la règle, que pour les cas où ils rencontrent d'autres bateaux à vapeur ou des bâtiments à voiles courant au largue.

Par ces considérations et dans le but ci-dessus indiqué, le bureau a jugé convenable de fixer et de promulguer la règle suivante, qui, d'après les communications obtenues des lords commissaires de l'amirauté, se trouve déjà adoptée à l'égard des bâtiments à vapeur au service de Sa Majesté, et ils désirent que toutes les personnes chargées de la conduite des bâtiments à vapeur, se conforment strictement à une règle dont elles ne peuvent méconnaître la convenance et l'urgente nécessité.

Règle.

Lorsque des bâtiments à vapeur, naviguant dans les directions différentes, doivent inévitablement ou nécessairement passer si près l'un de l'autre, en continuant leurs routes respectives, qu'il y aurait risque d'abordage, chaque bâtiment doit porter sa barre à babord, de manière à ce qu'ils passent à babord l'un de l'autre.

Le bâtiment à vapeur, qui en passe un autre dans un chenal étroit, doit toujours laisser à babord le bâtiment qu'il passe.

Par ordre, HERBERT,
Secrétaire de la corporation.

NAVIGATION SUR L'ELBE.

Prescriptions afin d'éviter les abordages.

278. — Par suite de l'extension que la navigation des bateaux à vapeur prend sur l'Elbe, il a été jugé nécessaire afin de prévenir tout malheur, de poser des règles précises et générales à tenir par les pyroscaphes, pour qu'ils évitent réciproquement de s'aborder.

En conséquence, les commandants des pyroscaphes naviguant sur la partie de l'Elbe, située au-dessous de Hambourg, auront à se conformer au règlement ci-après, calqué sur le règlement concernant la même matière que le Trinity-Housse a publié à Londres, le 30 octobre 1840.

1° Lorsque deux pyroscaphes se rencontrent sur l'Elbe, ils doivent dévier, l'un et l'autre, à droite; à cet effet, chacun d'eux, portera son gouvernail à babord, de façon que ce soit toujours à babord qu'ils se croisent;

2° Lorsque deux bateaux à vapeur remontent ou redescendent l'Elbe en même temps, celui dont la marche est ralentie, doit dans les passes réservées du chenal, se tenir à gauche et laisser passer l'autre bâtiment à droite; par contre, ce dernier ne doit jamais passer le premier navire à gauche;

3° Les pilotes veilleront strictement à ce que chaque bâtiment à vapeur soit muni, après le coucher du soleil, au moins d'un fanal allumé, et ce fanal sera, suivant l'usage, fixé au mât de misaine.

Arrêté pris par l'administration de la navigation du port.
(*Hambourg*, 2 *janvier* 1841. — *Moniteur*, 18 *février* 1841.)

LUBECK.

Règlement du 4 mai 1847 pour les bâtiments à vapeur, naviguant sur la Trave (rivière de Lubeck).

279. — 1° Les bateaux à vapeur naviguant sur la Trave, devront prendre toutes les précautions nécessaires, afin d'éviter l'endommagement des fascines et autres ouvrages servant à régler le cours de la rivière;

2° Lorsque des bateaux à vapeur passent près de bâtiments ou de petites embarcations, ils sont tenus de ralentir leur marche, de façon à prévenir tout événement dangereux. (*Moniteur, année 1847, p. 2390.*)

TROISIÈME SECTION.

PRÉSOMPTIONS.

Première Règle.

280. — La présomption est contre le navire qui met à la voile pendant la nuit. (PARDESSUS, *t.* III, *p. 91.*)

Celui qui fait voile et quitte la rade durant la nuit, a dû s'y préparer dès la veille, en se mettant à l'écart et au large, en lieu propre pour sortir.

VALIN, t. II, p. 578;

ÉMÉRIGON, t. II, p. 411.

Cette règle est tirée de l'art. 5, liv. IV, tit. VIII, de l'ordonnance de la marine.

« Quand un vaisseau en rade voudra faire voile pendant la nuit, le maître sera tenu dès le jour précédent de se mettre en lieu propre, pour sortir sans aborder ou faire dommage à aucun de ceux qui seront en même rade, à peine de tous dépens, dommages et intérêts, et d'amende arbitraire. »

Cette disposition se trouvait dans les lois rhodiennes.

Si un vaisseau, en mettant à la voile heurtait, dans le port, un autre vaisseau, et si celui-ci n'avait pas été prévenu par des cris ou signaux, il fallait payer tout le dommage; les passagers et les matelots y contribuaient quelquefois, si les matelots étaient engloutis avec le canot qui suivait le navire, leurs héritiers recevaient la solde d'une année, à compter du jour de leur mort; si quelqu'un arrachait l'esquif au naufrage, la cinquième partie de sa valeur était sa récompense. Il en était de même, envers celui qui sauvait des marchandises. *(Lois rhodiennes, art. 36, 45 et 46.)*

Arrêt de la cour d'appel de l'île de la Réunion, séant à Saint-Denis, du 27 octobre 1849.

La cour,

« Attendu que, lorsque deux navires sont mouillés sur rade, et par un fait qui ne saurait leur être imputé à tort, dans une position tellement rapprochée, que l'appareillage de l'un d'eux, à raison de ce rapprochement, présente des dangers pour leur sûreté réciproque, il est naturel et juste de mettre à la charge de celui qui veut quitter le mouillage, toutes les précautions nécessaires pour éviter des avaries; que de cette obligation admise en jurisprudence, dans tous les cas semblables, qui se présentent assez fréquemment, dérive la responsabilité de ces avaries, s'il en survient, à moins qu'il ne soit démontré que le navire resté au mouillage doit s'imputer celles qui ont été occasionnées par l'appareillage de l'autre, tant à celui-ci qu'à lui-même pour

avoir, de son côté, négligé ou mal fait les manœuvres usitées en pareille circonstance.

» Attendu qu'il est constant en fait, que le *Cambronne*, qui voulait quitter la rade de Saint-Denis, dans la nuit du 15 octobre, a mis sous voile, en effet, à une heure du matin, dans une situation qui rendait ce départ dangereux, tant pour lui que pour la *Geneviève*, mouillée très-près de lui; que c'était au capitaine du *Cambronne* à s'assurer par tous les moyens possibles, que ce départ, à une heure et dans des conditions semblables, n'occasionnerait aucun accident, tant à son propre bâtiment, qu'à celui surtout dont il était voisin; qu'on ne saurait voir un accomplissement suffisant de ce devoir dans le simple avertissement donné à la *Geneviève;* qu'en effet le rapport même du capitaine du *Cambronne*, du 15 octobre courant, constate qu'il s'est contenté de héler la *Geneviève*, sans s'assurer autrement que son avertissement eut été entendu et compris, et que le navire, par ses propres manœuvres, secondait et facilitait les siennes.

» Attendu, d'un autre côté, que rien ne justifie au procès que la *Geneviève*, soit par mauvais vouloir, soit par impéritie ou négligence, n'ait pas fait tout ce qui dépendait d'elle pour éviter l'abordage du *Cambronne;* que rien n'indique non plus que cet accident n'ait eu lieu, que par cas fortuit; qu'il demeure donc le fait exclusif du *Cambronne*, que par conséquent, la responsabilité en reste aussi à sa charge et qu'il n'y a pas lieu dès lors à l'application du 3e § de l'art. 407 du code de commerce. »

281. — *Code portugais.* — Tout capitaine qui devra quitter un port pendant la nuit sera tenu de se mettre, le soir, en mesure de sortir sans endommager ou heurter aucun des navires stationnés dans le port, sous peine de répondre des dommages qu'il pourrait occasionner. (*Art. 1576*, *trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

Seconde Règle.

282. — Le vaisseau qui court à voile déployée, doit en entier le dommage qu'il cause à celui qui étant à la cape ne peut se mettre à l'écart. (ÉMÉRIGON, t. I, p. 411.)

« La polacre du capitaine Villecroze était à la cape, entre Pommégue et l'Estaque où elle attendait ses poudres. Un suédois vint sur elle à pleine voile, les gens de la polacre lui crièrent d'arriver, le suédois répondit *non forsso*, c'est-à-dire ne craignez rien; cependant il investit la polacre, lui écrasa la chambre, sept membres de babord, et l'ayant accrochée avec l'ancre, il l'entraîna avec soi pendant une demi-heure. Sentence du 27 août 1749, qui condamne le suédois à payer le dommage. Arrêt du 30 juin 1750, qui confirme cette sentence. »

Le navire est à la cape, quand il ne fait plus de route, on met le gouvernail sous le vent, et l'on ne se sert que d'une partie des voiles, quelquefois d'une seule, telle que la voile du grand mât; le bâtiment va alors à la dérive, c'est-à-dire qu'il n'est plus dirigé que par les vents et les courants. (ÉMÉRIGON, t. II, p. 671.)

283.— *Code russe.* — Si un navire sous voile heurte un autre navire à l'ancre ou sous voile, le capitaine et l'armateur du navire qui a heurté, doivent payer le dommage causé tant au bâtiment heurté qu'à la marchandise qui est à bord. (*Art. 858, trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

284. — *Code portugais.* — Le navire qui court à pleines voiles est responsable, en cas de choc, envers celui qui, étant à la cape, ne peut se détourner; cette impossibilité sera déterminée par des experts, après les preuves du fait, recueillies en présence du capitaine, auteur de l'abor-

dage. Si le capitaine est reconnu coupable, sa responsabilité sera graduée dans les termes de l'art. 1581. (*Art. 1580, trad.* DE SAINT-JOSEPH. — *Vide, N° 48.*)

PARDESSUS pose ainsi la règle, t. III, p. 91 :

« Le navire qui navigue à voiles déployées, est présumé avoir, par faute de son capitaine, abordé celui qui étant à la cape, ou *amarré*, ne peut se mettre à l'écart, *quand* même l'équipage de ce navire aurait été averti de lever l'ancre et de le déplacer, s'il en a été empêché par défaut de temps, par crainte d'un plus grand danger ou autre motif légitime. »

Arrêt du parlement de Provence, du 30 juin 1750 ;

Même opinion de VALIN, t. II, p. 577.

« Mais s'il s'agissait d'un navire à l'ancre ou à la cape, qui reçut du dommage de la part d'un autre qui entrerait à pleines voiles, je ne douterais nullement que le capitaine de celui-ci ne dût réparer le dommage, suivant la décision de l'arrêt du parlement d'Aix, du 30 juin 1750, au profit du capitaine Villourse contre un Suédois. »

285. — Cette présomption a toute sa force, quand le navire est mouillé en rade, parce que le navire qui surviendrait, a son passage libre à droite et à gauche du bâtiment mouillé ;

Ou quand le navire est amarré dans un port, et qu'il occupe la place qui lui est désignée pour son chargement ou son déchargement.

Cette présomption n'est pas aussi puissante dans les fleuves ou rivières, à cause des difficultés qu'ils présentent naturellement à la navigation.

Le capitaine abordé, sur lequel ne se porte pas le soupçon, serait réputé en faute, si pour le passage d'un second navire, il ne levait pas son ancre ou ne détachait pas son amarre pour livrer un passage convenable, et même s'il ne prêtait pas concours à la navigation du survenant.

286. — Si dans le trajet du lieu du sinistre, au premier port de refuge, le navire vient à échouer ou à sombrer, la perte du navire ne forme point une présomption *juris et de jure*, qu'elle aurait été causée par l'abordage ; la preuve contraire serait admissible.

La présomption est légale dans le code hollandais.

« Si après l'abordage, un navire périt dans la route qu'il a dû prendre vers un port de relâche pour se faire radouber, sa perte est présumée avoir été causée par l'abordage. » (*Art. 539, trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

QUATRIÈME SECTION.

Défaut d'éclairage.

287. — L'absence de feux, à bord des navires, est souvent la cause de sinistres.

Tout capitaine est présumé en faute, dès qu'il est en contravention aux règlements sur l'éclairage des navires. (1)

288. — Lorsqu'il y aura plusieurs bâtiments en même rade, celui qui se trouvera le plus avancé vers l'eau, sera tenu d'avoir, pendant la nuit, le feu au fanal pour avertir les vaisseaux venant de la mer. (*Art. 4, t.* VIII, *liv.* IV, *ordonnance* 1681.)

Cela est d'une police extrêmement sage, dit VALIN, t. II,

---

(1) Arrêt de la préfecture du département de la Loire-Inférieure, du 29 août 1843.
ART. 2. Dans le cas où par des causes indépendantes de la volonté des mariniers, les bateaux seraient retenus la nuit, soit dans les passes, soit dans le voisinage des embarcadères, lesdits mariniers seront tenus d'avoir un fanal allumé à la queue de leurs bateaux et de veiller jusqu'au passage du bateau à vapeur.

p. 578, et cependant on ne l'observe point dans la pratique ; ce qui n'empêcherait pas néanmoins que si, faute d'user de cette précaution, quelque bâtiment en recevait du dommage, le maître du navire qui y aurait manqué, ne fût tenu d'en faire raison.

On entend que celui qui est le plus avancé vers l'eau, est celui qui l'est le moins dans la rade, et qui, par conséquent, peut être le premier rencontré et abordé par les navires venant de la mer pour prendre rade et mouiller.

289. — *Code prussien, art.* 1496, *section* XI, *titre* VIII, 2ᵉ *partie.*

Tout patron, soit en mer, soit à l'ancre, est tenu sous responsabilité des dommages, de suspendre, la nuit, le fanal au bâtiment, et même, quand le navire est à l'ancre, d'avoir toujours la bouée placée et surnageant au-dessus de l'ancre.

NAVIGATION FLUVIALE.

290. — Tout bateau à vapeur naviguant pendant la nuit, tiendra constamment allumés deux fanaux, placés, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière. Ces deux fanaux seront à verres blancs lorsque le bateau descendra, et à verres rouges lorsqu'il remontera.

En *cas de brouillard*, le capitaine fera tinter continuellement la cloche du bateau, *pour éviter les abordages. (Art.* 61 *de l'ordonnance du* 23 *mai* 1843 (1).

(1) Arrêté de la préfecture de la Loire-Inférieure, du 8 janvier 1850.

Tout bateau à vapeur naviguant pendant la nuit sur les fleuves, rivières et canaux de la Loire-Inférieure, tiendra constamment allumés deux fanaux placés, l'un à l'avant l'autre à l'arrière ; les deux fanaux seront à verres blancs lorsque le bateau descendra et à verres rouges lorsqu'il remontera.

Un homme se tiendra constamment à l'avant pour reconnaître tout obstacle, qui

NAVIGATION MARITIME.

291. — Les décrets des 14 octobre 1848 et 17 août 1852, ont prescrit un mode d'éclairage pour les bateaux à vapeur en pleine mer.

Décret du 14 octobre 1848, sur l'éclairage des bateaux à vapeur.

Les navigateurs de toutes les nations ont recherché depuis longtemps les moyens d'éviter, pendant la nuit, la rencontre des bâtiments à vapeur, et de prévenir les sinistres qui sont la conséquence des abordages. Les différents systèmes d'éclairage et de signaux, admis jusqu'à ce jour, n'ont rempli ce but que d'une manière imparfaite, parce qu'il leur manquait l'adhésion de toutes les marines et le caractère d'uniformité qui pouvait seul en assurer le succès.

La marine de la république s'est livrée à des recherches sérieuses sur cet important objet, et c'est pour contribuer à la généralisation d'un système d'éclairage, approprié

---

s'élèverait sur la ligne à parcourir, la cloche sonnera toutes les fois qu'on apercevra un bateau stationnant de manière à gêner le passage.

Dans le cas où il serait signalé des passes difficiles, les compagnies de bateaux à vapeur seront tenues, sur la seule indication qui leur en sera faite par l'administration, de faire stationner, toutes les nuits, sur les lieux indiqués, une heure avant l'arrivée des bateaux et jusqu'après leur passage, des embarcations munies de fanaux, servant de phares et indiquant ainsi les écueils à éviter.

Il est interdit aux capitaines de faire escale pendant le trajet de nuit, si ce n'est aux lieux munis de pontons et d'embarcadères; ceux-ci seront bien éclairés, afin qu'il n'y ait aucun danger possible, soit à l'abordage du bateau, soit au débarquement des voyageurs.

Tous les bateaux, autres que ceux à vapeur, naviguant entre le coucher et le lever du soleil, devront avoir constamment allumé un fanal à verre blanc, qui sera placé au mât, si l'embarcation en est pourvue, ou à l'avant, si l'embarcation n'est pas mâtée.

Lorsque le brouillard s'élèvera pendant la nuit et sera assez épais pour empêcher d'apercevoir la lumière, la navigation de nuit sera immédiatement suspendue pour toute espèce de bateaux.

aux besoins de la navigation, que j'ai prescrit de faire l'application à tous les bâtiments à vapeur de la république, d'un projet d'éclairage, adopté par l'amirauté anglaise et rendu exécutoire dans la marine britannique, par un acte du 29 juin 1848; mais pour donner à cette mesure, un caractère plus général d'utilité, il conviendrait de l'étendre à nos navires à vapeur du commerce, dont le développement déjà si considérable tend à s'accroître chaque jour.

Dans le but d'arriver à ce résultat si favorable et si vivement désiré, j'ai l'honneur de proposer à votre sanction, l'arrêté suivant, qui rendra obligatoire pour la marine à vapeur du commerce, le système d'éclairage et de tactique adopté pour la marine à vapeur de la république.

Le président du conseil des ministres, chargé du pouvoir exécutif, sur le rapport du ministre de la marine,

Arrête :

Les navires à vapeur de la marine marchande seront tenus, pour prévenir les rencontres de nuit, de porter à leurs tambours et en tête de mât, des feux dont la couleur et la distribution ont été réglées à bord des bâtiments à vapeur de la république.

292. — Cette disposition a été étendue à tous les navires à voile, par un décret du 17 août 1852 :

Rapport,

« Les navigateurs de toutes les nations se sont toujours préoccupés des nombreux sinistres résultant des abordages des navires entr'eux, et ont constamment recherché des moyens efficaces pour les prévenir.

» Le développement progressif de la marine à vapeur avait surtout appelé l'attention générale sur la nécessité de certaines dispositions propres à écarter les dangers de la navigation pendant la nuit. Un système uniforme d'éclairage pour tous les bâtiments à vapeur, fut adopté par plusieurs puissances maritimes, à l'imitation de la France et de l'An-

gleterre qui, dès l'année 1848, avaient admis, d'un commun accord, un règlement sur cet objet important.

» Sans doute la généralisation d'une semblable mesure, si utile à bord de tous les navires à vapeur, était déjà un véritable progrès ; mais ce système d'éclairage ne s'applique qu'à la marine à vapeur, et les navires à voiles restent exposés aux mêmes dangers pendant leur navigation de nuit, notamment ceux qui fréquentent les côtes ou des parties de mer resserrées. »

Décret :

« Art. 1er. A l'avenir, tous les navires à vapeur et à voiles de l'Etat porteront, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever, des feux dont la couleur et la disposition sont indiquées ci-après pour chaque espèce de bâtiment.

» Art. 2. Les navires à vapeur, à roues ou à hélice, lorsqu'ils feront route, soit au large, soit près des côtes, soit dans l'intérieur des *ports*, des *rades*, des *baies* et des *rivières*, porteront :

» 1° Un feu blanc en tête du mât de misaine ;

» 2° Un feu vert à tribord ;

» 3° Un feu rouge à babord, et, lorsqu'ils seront à l'ancre, un feu blanc ordinaire en tête du mât de misaine.

» Le feu de tête de mât devra être visible à une distance d'au moins cinq milles, par une nuit claire, et le fanal sera construit de telle sorte que sa lumière soit uniforme et non interrompue dans un arc de vingt rumbs de vent (225°), c'est-à-dire depuis le cap du bâtiment jusqu'à deux quarts en arrière du travers de chaque bord.

» Les feux de couleur devront être visibles d'une distance d'au moins deux milles, par une nuit claire, et les fanaux construits de manière à ce que la lumière embrasse, sans interruption ni variation d'éclat, un arc de l'horizon de dix quarts (112°30'), c'est-à-dire depuis le cap du navire jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers du bord où ils sont placés.

» Les fanaux de côté seront construits de telle sorte qu'on ne puisse apercevoir leur lumière à travers le bâtiment.

» Le fanal employé au mouillage devra donner une bonne lumière tout autour de l'horizon.

» Art. 3. Les bâtiments à voiles de l'Etat, marchant à la voile, ou à la remorque, ou à la touée, ou s'approchant d'un autre navire, ou en étant approchés, seront tenus de porter, entre le coucher et le lever du soleil, une lumière brillante placée de façon à être aperçue par tout autre navire, et en temps suffisant pour éviter un abordage.

» Les navires à voiles de l'Etat étant à l'ancre, sur une rade, seront aussi tenus de hisser en tête du mât, entre le coucher et le lever du soleil, un feu clair et continu, excepté dans des ports où des règlements particuliers prescriraient d'autres feux de position.

» Toutefois, lorsque les bâtiments de guerre mouillés sur une rade, auront besoin de signaler leur position d'une manière plus complète ou suivant l'ordre de service établi dans une division navale à laquelle ils appartiendraient, ces bâtiments se conformeront aux instructions générales de la tactique navale (art. 51, pages 309 et 310).

» Le fanal à l'usage des navires à voiles, quand ils seront à l'ancre, devra être installé de façon à éclairer tous les points de l'horizon.

» Art. 4. Tout navire du commerce à voile et à vapeur sera tenu de se conformer rigoureusement aux dispositions applicables aux navires à voiles et à vapeur de l'Etat, excepté en ce qui concerne les feux de position prescrits par la tactique navale.

» Art. 5. Tous les règlements antérieurs relatifs aux feux que doivent porter les navires à vapeur sont et demeurent abrogés.

» Art. 6. Des instructions spéciales détermineront l'emploi des feux dont il est fait mention dans les articles précédents. »

Instruction transmise par le gouvernement aux chambres de commerce, à l'époque du décret du 14 octobre 1848.

293. — Les gouvernements de France et d'Angleterre, dans le but d'éviter, pendant la nuit, la rencontre en mer des navires à vapeur et de prévenir les sinistres, qui sont la conséquence des abordages, ont d'un commun accord, adopté le système suivant de tactique et d'éclairage.

A l'avenir, tous les bâtiments à vapeur anglais et français, porteront depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever, des feux dont la disposition est indiquée ci-après.

Lorsqu'ils feront route :

1° Un feu blanc en tête du mât de misaine;

2° Un feu vert à tribord;

3° Un feu rouge à babord;

Lorsqu'ils seront au mouillage :

Un feu blanc ordinaire.

Ils se conformeront aux conditions suivantes, savoir :

1° Le feu de tête de mât devra être visible à une distance d'au moins cinq milles par une nuit claire, et le fanal sera construit de telle sorte que la lumière soit uniforme et non interrompue dans un arc de vingt rumbs de vent (225°), c'est-à-dire depuis le cap du bâtiment jusqu'à deux quarts en arrière du travers de chaque bord;

2° Les feux de couleur devront être visibles d'au moins deux milles par une nuit claire, et les fanaux construits de manière à ce que la lumière embrasse, sans interruption ni variations d'éclat, un arc de l'horizon de dix quarts (112° 30'), c'est-à-dire depuis le cap du navire jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers du bord où ils sont placés;

3° Les feux de côté seront garnis en dedans d'écrans ayant au moins trois pieds de longueur, afin qu'on ne puisse les apercevoir à travers le bâtiment; ils seront ap-

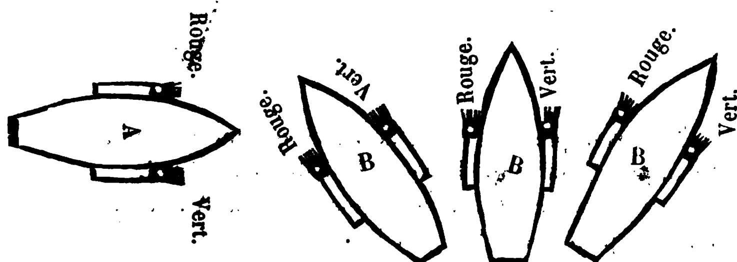
pliqués longitudinalement en avant et en arrière de la face intérieure des fanaux latéraux ;

4° Le fanal employé au mouillage sera construit de manière à donner une bonne lumière tout au tour de l'horizon.

FIGURES.

Les figures suivantes ont pour but de préciser l'usage des feux qui viennent d'être indiqués.

Première position.



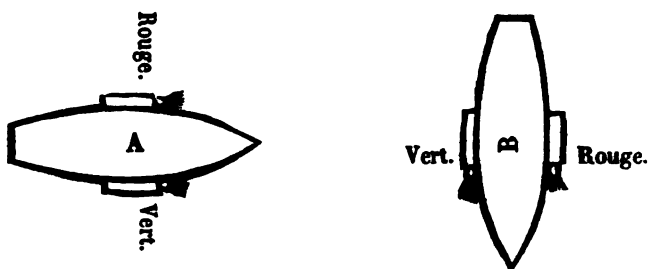
Dans cette position, le vapeur A ne voit que le feu rouge du vapeur B, quelle que soit celle des trois directions du plan que B suive, attendu que le feu vert de ce dernier reste toujours masqué. A est donc bien sûr que B lui présente le côté de babord, et qu'il gouverne de manière à lui couper la route de tribord à babord ; A peut donc en toute confiance (s'il fait assez noir pour qu'il redoute un abordage), venir sur tribord.

Il ne court aucun risque de rencontrer B. D'un autre côté, B, dans ses trois positions, voit le feu rouge, le feu vert et le feu de tête de A ; il les voit sous forme de triangle, et sait par là que A court droit sur lui, B manœuvre en conséquence.

Il est inutile de faire remarquer que les feux de tête de

mât seront visibles de part et d'autre jusqu'à ce que le travers de chacun des vapeurs ait été dépassé de deux quarts sur l'arrière.

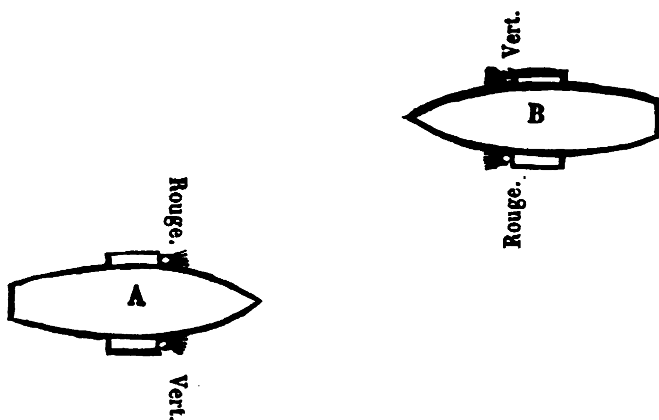
Deuxième position.



A ne voit que le feu vert de B, ce qui lui indique clairement que B lui coupe la route de babord à tribord.

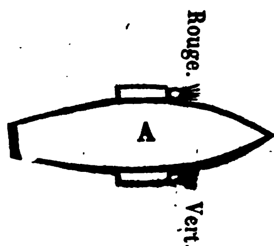
B voit au contraire les trois feux de A et en conclut qu'un vapeur court droit sur lui.

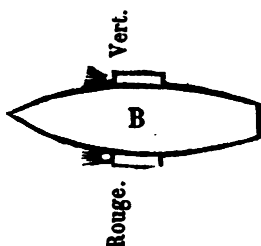
Troisième position.



A et B voient respectivement leurs feux rouges, les feux verts sont masqués par les écrans; il est évident que les navires passeront à babord l'un de l'autre.

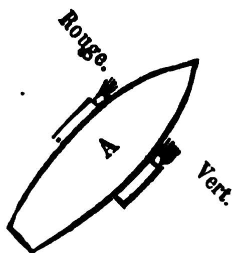
Quatrième position.

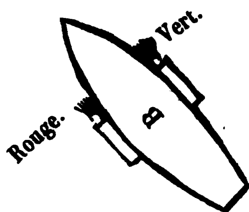




A et B voient respectivement leurs feux verts, les feux rouges sont masqués par les écrans. Les deux navires passeront à tribord l'un de l'autre.

Cinquième position.



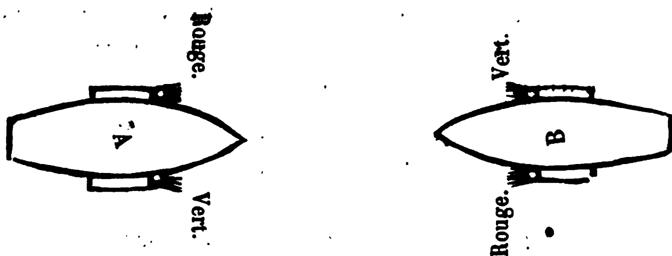


Ce cas demande de l'attention : le feu rouge qui est aperçu par A et le feu vert par B annoncent aux vapeurs qu'ils s'approchent obliquement l'un de l'autre. A viendra sur tribord, conformément à la règle posée, par le cas suivant.

Nota. — La manœuvre indiquée par le tacticien anglais, quoique assez généralement suivie ou au moins généralement recommandée, pourrait, dans certains cas, être fort dangereuse. Elle a pour but constant de faire passer le navire B devant A, qui seul doit manœuvrer pour éviter l'abordage. Le seul moyen d'obvier au danger qui pourrait résulter de cette manœuvre, sera de prescrire que A, en venant sur tribord, doit stopper et ne mettre en route que lorsque B l'aura dépassé de l'avant.

Si le navire A ne se conformait pas à cette dernière prescription, il serait responsable des avaries résultant d'un abordage.

Sixième position.



Ici chacun des deux vapeurs aperçoit les deux feux de couleur de l'autre, ce fait indique qu'ils courent droit l'un sur l'autre. Dans ce cas, ce devrait être une règle absolue que tous les deux viendraient sur tribord ; cette règle est déjà presque généralement adoptée, mais il serait beaucoup

plus sûr qu'elle fût rendue obligatoire ; car il est évident que sans une règle semblable bien comprise et fidèlement suivie, il est impossible de préserver d'un abordage deux vapeurs qui se trouveront dans la position indiquée par la figure.

La manière d'établir les feux de couleur doit être l'objet d'une attention particulière. Il faut que chacun d'eux soit muni intérieurement d'un écran de bois ou de toile, afin qu'ils ne puissent être vus à la fois que d'une seule direction, celle du cap du navire même.

Ceci est fort important, car sans les écrans aucune combinaison des feux de côté, ne saurait donner une idée précise de la route suivie par le navire.

L'évidence de ce fait, résulte de l'inspection des figures qui précèdent. Dans tous les cas, l'inspection des feux indique à l'instant la route relative que suivent les deux vapeurs, c'est-à-dire que chacun d'eux sait de suite si l'autre court droit sur lui, ou bien s'il lui coupe la route de tribord à babord ou de babord à tribord.

Il n'en faut pas d'avantage pour que les vapeurs s'évitent par la nuit la plus noire, aussi facilement qu'en plein jour, et pour qu'on ne voie plus le retour des déplorables accidents de ce genre, qui sont arrivés.

CHAPITRE XIII.

De la Compétence.

294. — Dans ce chapitre, nous traiterons de la compétence tant au civil qu'au criminel.

C'est principalement au civil que sont soulevées toutes les questions délicates de compétence, soit du tribunal par attribution, soit du tribunal territorial.

Au criminel, il y a moins d'hésitation pour se prononcer, car il y a des textes qu'on peut invoquer.

Mais s'il est facile de désigner une juridiction criminelle, des embarras se présentent dès qu'on recherche une disposition pénale à appliquer au crime, ainsi que nous le verrons plus bas.

PREMIÈRE SECTION.

DE LA COMPÉTENCE AU CIVIL.

Compétence par attribution.

295. — Cette compétence était déterminée sous l'empire de l'ordonnance de 1681, en faveur des juges de l'amirauté.

Ceux-ci étaient compétents, privativement à tous autres, encore qu'il s'agît d'abordage entre navires français et étrangers, entre navires marchands et bâtiments du roi. (Valin, *t.* I, *p. 128.*)

Au premier aperçu, les contestations d'abordage semblent rentrer dans les attributions des tribunaux de commerce, parce qu'elles surviennent dans le cours et à propos d'une opération commerciale ; que tout ce qui est relatif à l'abordage est placé au code de commerce, et qu'enfin les tribunaux consulaires, après l'abolition des tribunaux d'amirauté, auraient repris de ceux-ci le contentieux de la navigation.

Sans plus ample examen, on pourrait de suite répondre que les tribunaux de commerce, qui sont des tribunaux d'exception, ne connaissent que des affaires qui leur sont spécialement dévolues par la loi ; que le code ayant gardé le silence, on doit en conclure que toutes les contestations d'abordage, sont restées dans le domaine des tribunaux civils, dont la juridiction s'exerce sur toutes les matières non réservées à d'autres juges.

Personne ne contestera ce point, que la loi ne s'est pas expliquée d'une façon catégorique.

On a longtemps attribué la compétence *d'une manière absolue* aux tribunaux de commerce.

Deux arguments principaux avaient été présentés en faveur de cette doctrine, mais je ne les crois pas assez puissants pour entraîner la conviction.

Le premier est celui-ci :

Tout ce qui concerne l'abordage, principes et formalités, n'est traité que dans le code de commerce. Le sujet a été placé au milieu du livre, intitulé du *Commerce Maritime*. Or, chaque article démontre que toutes les contestations du droit maritime, sont du ressort des tribunaux de commerce ; c'était d'ailleurs l'idée du législateur de transmettre le contentieux de la navigation aux tribunaux de commerce, destinés à remplacer les tribunaux de l'amirauté. Pourquoi y aurait-il exception pour l'abordage? C'était le

cas d'en faire l'objet d'un texte, si l'on voulait distraire ces débats de la juridiction consulaire.

Relevons d'abord une inexactitude.

Les tribunaux de commerce n'ont pas remplacé les tribunaux d'amirauté. Ils ne leur ont pas succédé ; seulement ces tribunaux, qui existaient déjà avant la suppression des juges de l'amirauté, n'ont hérité que d'une partie de leurs attributions.

L'argument tiré de la place qu'occupe cette matière dans notre code, n'est pas un argument décisif et sans réplique.

A l'époque où notre code maritime, qui forme aujourd'hui le livre II du code de commerce, s'élaborait, on ne savait pas encore, s'il ferait partie du code de commerce.

Le code maritime était discuté sous l'influence du principe de la plénitude de juridiction, en faveur des tribunaux civils, ou plutôt, au milieu du travail qui s'opérait alors sur les attributions des différents pouvoirs judiciaires, on réservait, à quelques exceptions près, les questions de compétence.

La preuve s'en trouve aux premiers articles. L'art. 204 actuel portait que les affiches contiendraient le nom de l'avoué poursuivant la vente sur saisie d'un navire, et cependant, dès le 14 avril 1806 (date de la promulgation du code de procédure civile), c'est-à-dire un an avant la promulgation du code de commerce, le ministère des avoués avait été interdit devant les tribunaux de commerce. (Art. 414.)

Ce point n'est pas douteux. LOCRÉ nous apprend que le livre II avait été présenté, discuté et adopté au conseil d'Etat, comme ne formant qu'une loi unique. Ce ne fut que par une décision prise dans une séance du conseil d'Etat, du 3 février 1807, que ce projet fut inséré au code de commerce.

Le second argument consiste à invoquer les art. 1 et 8 de la loi des 9 et 13 août 1791.

D'après l'art. 1er, les tribunaux de commerce ont été saisis de la connaissance de toutes les affaires du commerce de terre et de mer. Puis vient l'art. 8, suivant lequel, les règlements et les autres demandes et actions civiles des intéressés aux navires et aux marchandises, sont de la compétence des tribunaux de commerce.

En conséquence, le nouveau code qui abrogeait les anciennes lois, n'ayant pas statué sur la compétence en matière d'abordage, aurait laissé subsister dans toute leur force les dispositions de la loi de 1791.

Mais on oublie que cette loi de 1791 a disparu avec la loi du 15 septembre 1807. L'art. 2 de cette dernière loi, en fixant l'époque à laquelle le code de commerce était exécutoire, disposait qu'à partir du 1er janvier 1808, toutes les anciennes lois concernant les matières commerciales sur lesquelles il était statué par le code, étaient abrogées.

Voyons si réellement il n'existe pas un texte de loi.

Tel est le premier point à rechercher.

En matière de compétence, dit DUPIN, les textes sont tout. (*Introduction, Lois de comp. p. 40*)

« Les inductions, les raisonnements n'ont par eux-mêmes aucune autorité ; ils ne tirent leur force que de leur parfaite conformité avec le texte et l'esprit de la loi. »

Si, dans le cours du livre II du code de commerce, la compétence est réglée relativement à certaines contestations (art. 414 code de commerce), on reconnaîtra sans peine, qu'il n'est pas dit un mot quant à la compétence, en matière d'abordage.

Il faut rechercher une solution dans le chapitre spécial, consacré à la compétence des tribunaux de commerce.

Le législateur, après avoir indiqué (art. 631), que ces

tribunaux connaissaient, entre toutes personnes, de con-testations relatives aux actes de commerce, énumère, dans les articles suivants (632 et 633), ce qu'il entend par actes de commerce, et il fait figurer au nombre des actes de commerce, *les expéditions maritimes.*

Ceci posé, l'abordage n'est-il pas une contestation qui s'élève à propos d'un acte de commerce, spécialement d'une expédition maritime, un événement qui fait naître une obligation, et occasionne un débat sur les causes qui ont amené ce sinistre.

Du rapprochement des articles 631 et 633 du code de commerce, on conclut que tout fait, quel qu'il soit, s'il n'y a pas crime, et qui se rattache à une expédition maritime, participe en quelque sorte de la nature commerciale de cette expédition.

C'est par ce raisonnement que la cour de cassation, dans une instance ayant pour objet le remboursement de frais sanitaires, a jugé que les frais faits, à bord d'un navire, durant l'expédition, étant une suite et une conséquence de cette expédition, rentraient dans la compétence des tribu-naux de commerce.

Il n'y avait cependant rien de moins commercial que la réclamation des employés de la commission sanitaire, la-quelle réclamation consistait en émoluments d'un commis-saire de police, en honoraires d'un chirurgien et vaca-tions d'un interprète et d'un secrétaire. (*Arrêt de cassation, 22 avril 1835*, Dalloz, 1838, *1 p. 94.*)

On alléguera peut-être qu'on doit établir une distinction entre les diverses contestations qui surviennent dans le cours d'une expédition maritime, et qu'il faut dépouiller de tout caractère commercial, celles qui naîtraient d'un fait domma-geable et nuisible à autrui, en un mot, d'un quasi-délit, pour les soumettre à la juridiction ordinaire.

Sans doute, le quasi-délit, en thèse générale, n'est pas réservé à l'appréciation des juges consulaires. L'obligation, qui se forme par le quasi-délit, prend sa source dans le droit civil; la cause de cette obligation par sa nature est étrangère à la juridiction consulaire.

Mais où la loi ne distingue pas, ne distinguons pas. Ce ne serait pas un droit nouveau que de soumettre aux tribunaux de commerce, un engagement formé sans qu'il intervînt aucune convention entre les parties, mais par l'autorité de la loi, à l'occasion d'un quasi-délit.

Poitiers, 8 prairial, an XIII;
DALLOZ, 5, 2, 71;
Montpellier, 12 juillet 1826;
DALLOZ, 27, 2, 227;
Rouen, 6 février 1841;
DALLOZ, 1841, 2, 122;
Cassation, 26 février 1845;
DALLOZ, 1845, 1, 191.

Pénétrons plus intimement dans la pensée des législateurs.

Que nous dit LOCRÉ?

Les lois relatives aux affaires de navigation intérieure et extérieure se divisent en trois espèces :

Les unes organisent l'administration publique;

Les autres statuent sur la police de la mer, des ports et arsenaux, et des rivières;

D'autres, enfin, règlent le contentieux.

Lorsqu'on s'occupa du code de commerce, on avait à choisir entre deux systèmes :

Celui de l'ordonnance de 1681, qui avait réuni, en un même corps de lois, toutes les dispositions relatives à la marine, et en avait confié l'exécution exclusivement aux amirautés;

Celui qui était en vigueur à cette époque, et qui, sépara le contentieux des deux autres matières, l'administration et la police, l'avait attribué aux juges de commerce, en réservant toutefois les prises à un tribunal particulier.

La commission adopta ce dernier. Elle dit : « Nous avons dû ne nous attacher, dans l'ordonnance de 1681, qu'à la partie de la législation commerciale. »

Le contentieux, en matière de navigation, se rapportait :

1° Aux marchés, conventions et actes quelconques, tendant à donner l'existence aux bâtiments nautiques, à les conserver, à en transporter la propriété, à les garnir des accessoires dont il est besoin pour les mettre en état de servir, ce qui comprend les constructions navales, les ventes, reventes et entretien des bâtiments, les achats et ventes d'agrès, apparaux et avitaillements;

2° Aux traités relatifs au service du bâtiment, soit qu'ils tendent à se procurer les hommes nécessaires à la manœuvre, comme sont les engagements des gens de mer, les accords et conventions sur les salaires et loyers d'équipages, soit qu'ils aient pour objet l'usage même du bâtiment, comme sont les affrétements, les contrats à la grosse, les assurances et en général les conventions connues sous la dénomination de contrats maritimes;

3° Aux faits de la mer, sous le rapport qu'ils peuvent avoir avec le commerce, c'est-à-dire la contribution en cas de jet, le règlement des avaries, les prises [1].

(1) Ce contentieux de la navigation avait été compris dans trois articles du livre I, t. II de l'ordonnance de 1681, voici ces articles :

ART. 1er. Les juges de l'amirauté connaîtront privativement à tous autres, et entre toutes personnes de quelque qualité qu'elles soient, même privilégiées, français et étrangers, tant en demandant que défendant, de tout ce qui concerne la construction, les agrès et apparaux, avitaillement et équipement, vente et adjudication de vaisseaux.

ART. 2. Déclarons de leur compétence, toutes actions qui procèdent de charte-parties, affrètements ou nolissements, connaissements ou polices de chargement.

Après l'abolition des tribunaux d'amirauté, les lois des 16 août 1790 et 13 août 1791 donnèrent aux tribunaux de commerce la connaissance de toutes les affaires de commerce, tant de terre que de mer.

Ainsi, sous l'empire de ces lois, les tribunaux de commerce étaient saisis, comme les tribunaux d'amirauté autrefois de tout ce qui était compris aux trois articles de l'ordonnance, à l'exception des prises, matière qui leur avait été enlevée, comme rentrant dans le droit politique.

Et quand enfin, le code de commerce parut, on ne fit de ces trois articles de l'ordonnance, qu'un seul qui est l'art. 633.

La plus sérieuse objection est tirée de cet article lui-même, qui reproduisant les deux premiers articles de l'ordonnance, n'a fait que résumer le troisième par un seul mot, *expéditions maritimes.*

Or, cet article 3 parlait des prises faites en mer, des bris, naufrages et échouements, du jet et de la contribution des avaries et dommages arrivés aux vaisseaux et aux marchandises, de leur chargement, ensemble des inventaire et délivrance des effets délaissés dans les vaisseaux par ceux qui meurent en mer.

Pourquoi, dit-on, lorsqu'on empruntait les art. 1er et 2 de l'ordonnance, en les répétant mot pour mot dans l'art. 633, n'a-t-on pas continué cet emprunt à l'égard de l'art. 3, qui n'aurait été que le complément de cette énumération?

---

fret ou nolis, engagement ou loyer de matelots, et des victuailles qui leur seront fournies pour leur nourriture par ordre du maître, pendant l'équipement des vaisseaux; ensemble des polices d'assurances, obligations à la grosse aventure, ou à retour de voyage, et généralement de tous contrats concernant le commerce de la mer, nonobstant toutes soumissions et priviléges à ce contraires.

Art. 3 Connaîtront aussi des prises faites en mer, des bris, naufrages et échouements, du jet et de la contribution des avaries et *dommages arrivés* aux vaisseaux et marchandises de leur chargement; ensemble des inventaires et délivrance des effets délaissés dans les vaisseaux par ceux qui meurent en mer.

Bien entendu que cet emprunt n'aurait porté dans cet article que sur certains événements du domaine judiciaire, en exceptant ce qui forcément et d'après la nouvelle organisation, était du ressort de l'autorité administrative, comme les prises et l'inventaire des effets mobiliers.

Ce ne serait donc pas sans raison que ce qui fait l'objet de cet article 3 n'aurait pas été reproduit dans l'art. 633, parce que, indépendamment des matières dont nous venons de parler, les autres n'ayant aucun caractère commercial, et constituant même des atteintes à la propriété d'autrui, ne pouvaient être déférées à des juges exceptionnels, à moins d'une dévolution expresse.

Je commence par déclarer qu'il eût été plus simple d'emprunter à l'ordonnance de 1681, cet article 3, ou du moins la partie qu'on voulait en distraire, comme on lui avait emprunté les deux autres articles.

On ne l'a pas fait, et c'est ici qu'on peut dire avec Carré, *Compétence*, *t.* I, *p.* 72, que dans l'obscurité d'un texte relatif à la compétence, la question douteuse doit être résolue de manière que la connaissance de l'action principale ou incidente, soit conservée ou renvoyée au tribunal auquel il est présumable que le législateur a entendu l'attribuer, par suite de l'espèce de juridiction qu'exerce ce tribunal.

Cette énumération des matières comprises en l'art. 3, qu'on reproche au législateur de n'avoir point faite, était-elle utile?

Pouvait-il parler des prises?

Les contestations au sujet des prises du domaine de l'amirauté, avaient été portées aux tribunaux de commerce par la loi du 24 août 1790, retirées par une autre loi du 13 août 1791, et restituées à cette juridiction par une loi du 14 février 1791.

Ces hésitations de savoir à quelle juridiction on les con-

fierait, avaient duré jusqu'à la promulgation du code de commerce.

Les rédacteurs du code ont jugé que les prises ne pouvaient entrer dans la composition du code de commerce; leur nature, leurs résultats dérivent du droit public; elles appartiennent à la politique; les questions qu'elles font naître, les contestations qu'elles produisent, doivent être soumises à une juridiction particulière, parce qu'elles intéressent autant les droits politiques des nations, que les droits du commerce. (Locré, *t.* viii, *p. 280.*)

Quant à l'inventaire et à la délivrance des effets délaissés dans les vaisseaux, par ceux qui meurent en mer, d'après la nouvelle organisation des pouvoirs judiciaires, la juridiction commerciale n'en pouvait être saisie; toutes ces questions étaient plutôt du ressort de l'administration.

Que restait-il? Simplement des faits de mer, qui sont inséparables d'une expédition maritime.

Lorsque la loi dispose que les tribunaux de commerce connaîtront de tous les engagements, à l'occasion d'une expédition maritime, c'est bien virtuellement attribuer à ces tribunaux, la connaissance de tous les événements qui y ont rapport, et pouvant donner lieu à une discussion judiciaire, tels que les bris, naufrages, échouements, le jet, la contribution et les avaries.

Peu importe enfin, que les engagements résultant de ces faits ou événements de mer, prennent naissance dans une convention ou dans un quasi-délit; tout cela se rattache à l'expédition maritime.

Cette difficulté de compétence était sérieuse; nous regrettons qu'elle n'ait point frappé M. Pardessus.

Carré lui reproche à bon droit d'avoir ajouté à la lettre de la loi, afin de surmonter la difficulté.

En effet, après les mots *toutes expéditions maritimes et*

autres contrats, il a placé ceux-ci : *ou quasi-contrats*, expressions qui ne se trouvent pas dans l'art. 633; on n'y rencontre que celles-ci : *et autres contrats concernant le commerce maritime*. (CARRÉ, t. VII, p. 248.)

Rendons cette justice à M. CARRÉ, qu'il a abordé cette question de compétence plus franchement.

L'art. 633, dit-il, ne s'occupe pas des autres faits de mer (ceux compris dans l'art. 3 de l'ordonnance), tels que les bris, naufrages, échouements, le jet, la contribution, les avaries, en faut-il conclure que les tribunaux de commerce sont incompétents en pareil cas.

Il cite LOCRÉ, qui s'exprimait ainsi :

« Il serait fort extraordinaire que le code qui, par cela seul qu'il s'est occupé des avaries et de la contribution en cas de jet, a mis ces matières au rang des affaires commerciales, ne les eut cependant pas attribuées aux juges de commerce; mais le texte même de l'art. 633 dissipe tous les doutes, car les contestations sur les avaries et sur la contribution entrent dans la masse *des affaires qui se rattachent aux expéditions maritimes* dont cet article donne indéfiniment la connaissance aux juges de commerce. En un mot, on a voulu maintenir la compétence de ces juges, telle qu'elle avait été établie par les lois antérieures et par conséquent leur laisser tout le contentieux de la navigation. »

Et CARRÉ continue :

Nous pensons bien, comme M. LOCRÉ, que telle a été l'intention du législateur; mais pourquoi ne l'a-t-il pas formellement exprimée? Les expressions générales, *toutes les affaires de commerce de terre et de mer*, embrassaient tout le contentieux de la navigation; mais l'énumération que l'on voit dans l'art. 633 ne les embrasse pas, et en matière d'at-

tribution, de juridiction particulièrement, *qui dicit de uno, de altero negat.*

Puis il termine ainsi :

Au reste, si, en droit étroit, l'on doit peut-être résoudre négativement la question soumise, il faut du moins reconnaître qu'en fait telle n'a point été l'intention du législateur, et que dans l'usage constant, les tribunaux de commerce sont seuls en possession de connaître des faits de mer en général. (CARRÉ, 7, *248. — Rennes, 24 février 1848. — Opinion conf.,* ORILLARD, *p. 422.*)

296. — Toutefois, cette compétence ne leur est point dévolue, par la nature de l'action, d'une manière invariable ou absolue, à l'exclusion des tribunaux civils.

Elle est au contraire spécialement limitée au seul cas où le navire qui a causé l'abordage, a fait un acte de commerce, *une expédition maritime*, en vue d'un lucre quelconque.

Celui-là a le plus grand intérêt à connaître ce qu'il aura à supporter comme frais provenant de sa navigation, les dépenses résultant de faits de mer, et de se fixer dans un bref délai, sur l'importance des avaries qui entrent en ligne de compte, dans l'opération entreprise.

Pour le quasi-délit commis par un navire de l'Etat, on ne se fait pas besoin d'une justice aussi expéditive; l'Etat, responsable des actes de ses agents, ne serait pas distrait de la juridiction ordinaire, parce qu'il n'a pas fait un acte de commerce dans son expédition maritime.

Il n'y a rien là d'anormal. Ne voit-on pas tous les jours un propriétaire appeler un commerçant devant la justice consulaire, lorsque ce dernier ne pourrait suivre son action contre le propriétaire, que devant le tribunal civil.

Autrefois, la compétence de l'amirauté était positive. Les juges de ce tribunal tenaient leur nomination du roi, et formaient un tribunal ayant plénitude de juridiction. Ses attributions avaient été déterminées par une loi.

que le tribunal est incompétent aux termes des art. 407, 435 et 633 du code de commerce.

» Attendu que les art. 407 et 435 ne s'occupent pas de compétence.

» Attendu que si l'art. 633 range au nombre des actes de commerce les expéditions maritimes, il résulte de l'ensemble de cet article qu'il ne doit s'appliquer qu'*aux expéditions faites par particuliers*.

» Attendu que les vaisseaux de l'État naviguent, dans l'intérêt des services publics, pour les besoins généraux du pays, et qu'on ne saurait dès lors assimiler leurs expéditions à des actes de commerce, dans un intérêt privé.

» Attendu qu'il n'apparaît pas des faits de la cause, que le tribunal doive se déclarer incompétent, comme y conclut le ministère public, qu'il s'agit au procès d'une demande en dommages et intérêts par application de l'art. 1382, que si elle tend à faire déclarer l'État débiteur de 120,000, il n'en résulte pas nécessairement que le tribunal soit incompétent, que ce n'est pas là, en effet, une question de liquidation de la dette publique.

» Que les tribunaux ordinaires ne sont incompétents, en pareille matière, qu'alors qu'il s'agit d'apprécier des documents administratifs, ce qui ne se rencontre pas au procès.

» Sans s'arrêter au déclinatoire, retient la cause. »

Sur l'appel interjeté par M. le ministre de la marine, Me Jollivet, avocat de l'administration, s'est attaché à établir que, sous l'empire, soit de l'ordonnance de 1681, soit des lois transitoires des 16 et 24 août 1790, et 7 janvier 1791, soit du code de commerce, les juges des causes de commerce avaient toujours eu compétence et juridiction exclusive, sur tous les règlements d'avaries résultant d'accidents de mer, et sans exception pour les bâtiments de la marine royale.

Suivant Me Jollivet, l'incompétence des tribunaux civils, en cette matière, n'était pas seulement relative, mais absolue et matérielle, en telle sorte que soit que l'action en règlement d'avaries, soit intentée par l'État, soit qu'on la dirige contre lui, ce serait devant les tribunaux de commerce, que la contestation devrait être portée.

Il cita à l'appui de sa thèse un arrêt de la cour royale d'Aix, du 9 décembre 1836, et l'opinion de Valin.

Ce système a été combattu par Me Paillet, dans l'intérêt des assureurs.

Me Paillet signala les différences essentielles qui existaient entre les anciens tribunaux d'amirauté, institués par l'ordonnance de 1681, et les tribunaux de commerce établis soit par la législation intermédiaire, soit par le code de commerce.

Les premiers, en effet, étaient juges de tous les accidents de navigation et même des contraventions, délits ou crimes commis par les gens de mer. Et cependant la jurisprudence attestait que, sous l'empire de l'ordonnance, les tribunaux d'amirauté étaient incompétents pour statuer sur les demandes en indemnité pour accidents causés par les bâtiments de la marine royale. Les recueils de jurisprudence nous transmettent sur ce point un document précieux, c'est un arrêt du conseil, du 27 juillet 1754.

Cet arrêt, ajoutait-t-il, a été critiqué par quelques auteurs, mais il est resté néanmoins comme monument unique de l'ancienne jurisprudence, et c'est au point de vue du droit ancien, la seule autorité qu'il soit possible d'invoquer.

Me Paillet soutint que les mêmes principes devaient recevoir leur application sous le droit nouveau; suivant lui, les tribunaux de commerce n'avaient de compétence exclusive que relativement aux questions intéressant la navigation et le commerce maritime.

Il invoqua sur ce point la rubrique même du liv
code de commerce qui porte : *du Commerce Mari*
texte des divers articles du code, notamment ceux re
l'engagement et aux loyers des matelots et gens de
page ; l'opinion de M. Vincens, l'exposé des motifs d
de commerce, desquels il résulte que le code n'a eu
que les transactions commerciales et les contrats mari

Le défenseur cita, en outre, un arrêt de la cour de
sation, du 12 décembre 1836, comme posant nette
les limites de la compétence des tribunaux de comm
il contesta l'autorité de l'arrêt de la cour d'Aix don
motifs, disait-il, n'étaient qu'une pétition de principes
concéda que l'incompétence des tribunaux n'était que
lative, et qu'ils devraient être saisis de la demande
règlement d'avaries, si, à l'inverse de ce dont il s'agit
procès, le dommage avait été causé à un bâtiment de l'É
par un navire de commerce.

Ces moyens appuyés par Me Berville, avocat général, ont
été accueillis par la cour, qui a confirmé le jugemen
(*Arrêt de la cour de Paris, du 26 mars 1847. — Gazette des Tribunaux, 29 mars 1847.* — Dalloz, *1847, table, p. 91.*)

DEUXIÈME SECTION.

Compétence Territoriale.

297. — De la compétence par attribution, nous passons à la compétence territoriale.

D'abord, l'action sera toujours valablement portée devant le tribunal du domicile du défendeur, puisque cette action

est personnelle et mobilière, et que, de l'avis de tous les auteurs, il n'y a pas de dérogation dans la loi pour ce genre de contestation.

C'est cette règle que M. DUVERGIER voudrait qu'on appliquât en toutes circonstances, parce qu'il n'y a ni texte formel, ni analogie sérieuse qui fasse fléchir le principe. (DALLOZ, *Nouv. Rec., v°, droit maritime, N° 2306.*)

298. — Comme la distance du lieu du sinistre au tribunal du domicile du défendeur, était souvent un obstacle à ce qu'on pût saisir ce tribunal, l'usage, qui a fini par l'emporter sur la loi, a introduit pour le droit maritime des exceptions aux règles ordinaires de la compétence.

299. — Pour l'abordage arrivé en rivière, dans un port ou en rade, le tribunal du lieu du sinistre devient compétent.

C'est dans ce lieu que sont les deux navires, dont les ports d'attache peuvent être très-éloignés l'un de l'autre.

C'est encore dans ce lieu que l'événement peut être constaté, reconnu, vérifié, estimé contradictoirement.

Enfin, c'est dans ce lieu que l'obligation qui s'est formée sans convention, par la seule autorité de la loi, a pris naissance et doit être payée.

Si l'on argumente de ce que cette exception n'est pas écrite dans la loi, ne peut-on pas soutenir, avec quelque fondement, que le tribunal du lieu du sinistre est devenu accidentellement, et par une fiction légale, celui du marin?

Le domicile du marin n'est-il pas, pour tout ce qui concerne l'expédition, à bord de son navire?

Bruxelles, 16 mai 1815;

DALLOZ, v°, exploit;

Rouen, 15 août 1819;

DALLOZ, compét. commerc., N° 397.

300. — Les difficultés de compétence ne surgissent que

quand l'abordage a lieu en pleine mer. Le tribunal le plus voisin du lieu du sinistre est-il compétent à l'exclusion de tous autres ?

En ordonnant au capitaine de se rendre au port le plus voisin, n'est-ce pas vouloir qu'il entre dans un port de difficile accès, où il aurait à supporter des dépenses et des droits considérables, ou dans un port qui lui serait interdit? Nous avons décidé, avec l'autorité de Valin, que si un navire était abordé hors la rade et à peu de distance d'un port, le capitaine pouvait se dispenser d'y rentrer, et que sa protestation serait valablement signifiée dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un autre port. Pourquoi le capitaine n'aurait-il pas la faculté de faire régler les avaries, là où il a le pouvoir de les faire constater?

Diverses raisons graves, dit Dalloz, *Nouv. Rec., droit maritime*, N° 2306, peuvent empêcher le capitaine de se rendre dans le port le plus voisin du lieu du sinistre, et d'ailleurs cette compétence ne se fonderait sur aucune analogie légale.

Cependant un arrêt de la cour d'appel de Rouen, du 24 novembre 1840, a résolu affirmativement cette question.

Un abordage avait eu lieu, en vue des côtes du Hâvre, entre l'*Union-des-Quatre-Frères*, appartenant au sieur Leroy, du Hâvre, et la *Bonne-Mère*, appartenant à Polet et Petit, de Honfleur.

Le sieur Leroy avait formé devant le tribunal du Hâvre, lieu du sinistre, une action en réparation du dommage que ce sinistre lui avait causé.

Les défendeurs ont soutenu que cette action, étant purement personnelle et mobilière, devait être formée devant le tribunal de Honfleur, lieu de leur domicile.

Jugement, par lequel le tribunal du Hâvre se déclare incompétent. — Appel :

« La cour,

» Attendu qu'il s'agit au procès d'une action en réparation de dommages occasionnés par un abordage; qu'en pareil cas, l'état des pertes et dommages est fait dans le lieu du déchargement du navire ; que les experts sont nommés par le tribunal de commerce; que, d'après l'art. 416, la réparation est rendue exécutoire par l'homologation du tribunal ;

» Attendu qu'il résulte de l'ensemble de ces dispositions combinées avec l'art. 435 du même code, que l'action même en réparation du dommage, doit être portée devant le tribunal de commerce le plus voisin du lieu du sinistre;

» Attendu dès lors que le tribunal du Hâvre était compétent pour statuer sur l'appellation dont il s'agit. » (DALLOZ, 1841, 2, p. 110. — SIREY, 1841, 2, p. 80.)

301. — Puisqu'il y a exception et que la loi ne s'explique pas sur la compétence territoriale, où porter l'action?

Sera-ce devant le tribunal du lieu où le capitaine aurait rejoint le navire abordant?

Sera-ce devant le tribunal du port d'où est parti le navire abordant ou le navire abordé, celui du port de leur destination, celui du port où s'opérerait le déchargement par suite du sinistre?

Sera-ce enfin devant le tribunal du lieu où se réfugie le navire, ne fut-il pas le plus rapproché du lieu du sinistre?

302. — D'après M. PLANTANIDA, auteur italien, l'action d'abordage pourrait être portée devant le tribunal du port de destination ou de tout autre lieu où on a été obligé de décharger le navire, après le sinistre.

303. — DALLOZ prétend que c'est au tribunal du port du déchargement, soit que le navire parvienne à sa destination, soit que des événements de force majeure con-

traignent le capitaine et l'équipage, à débarquer dans un autre port, qu'il appartient de prononcer sur l'action d'abordage, de préférence au tribunal du premier port que touche le navire, ou de celui du lieu le plus voisin du sinistre.

Les raisons que donne cet auteur, sont : qu'il y a dérogation au principe général par un usage qui est puisé dans les dispositions des art. 414 et 416 du code de commerce, et qui a acquis l'autorité de la loi, pour tous les peuples commerçants.

Que ceux qui ont pris part à une expédition maritime, ont consenti à se soumettre à cette juridiction, parce qu'elle est indiquée par la nature des choses et dans l'intérêt de tous.

Que, permettre au capitaine de saisir le tribunal du premier port où il arrive, ce serait laisser au capitaine du navire endommagé, le choix du juge auquel il lui conviendrait de soumettre sa réclamation. (*Conf. jugement de Livourne, 16 août 1841. — Cour supérieure de Florence.*)

304. — Dans ce conflit d'opinions, je me prononce en faveur du tribunal du premier port où se refugie le navire endommagé, par les motifs que fait valoir un arrêt de la cour de Caen, du 1er octobre 1848.

« La cour,

» Considérant que d'après l'art. 420, le demandeur peut assigner le défendeur devant le tribunal de commerce dans l'arrondissement duquel le paiement doit être fait.

» Qu'aux termes de l'art. 407, si l'abordage a été fait par l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a fait. Que l'abordage forme ainsi un quasi-contrat, par lequel le capitaine est obligé à payer une indemnité pour le dommage qu'il a causé.

» Que le lieu du paiement d'une obligation n'est pas

toujours expressément désigné, et qu'il peut résulter tacitement de la nature de l'obligation, et des accessoires de son exécution.

» Que c'est ainsi que l'on considère comme le lieu du paiement, en cas d'action en contribution pour avaries, celui où le règlement des avaries doit être fait, en matière de contrat à la grosse, celui où le risque finit; et que de même on doit considérer comme le lieu du paiement pour la demande en indemnité du dommage causé par l'abordage de deux navires, le port où arrive le bâtiment qui a éprouvé le dommage.

» Qu'en effet, il résulte des art. 435 et 436, que c'est au port où le navire endommagé s'est refugié, que le dommage doit être examiné et évalué par des experts que nomme le juge de ce lieu, et dont il homologue le procès-verbal. Que c'est aussi dans ce port que les travaux de réparation sont faits par le capitaine du navire, et doivent être payés par l'auteur de l'imprudence ou de la faute, par celui qui est tenu, en vertu du quasi-contrat, à indemniser le capitaine du dommage qu'il lui a causé.

» Considérant en fait que le bateau de pêche, l'*Auguste-Henri*, capitaine Croix, fut abordé, le 30 juin 1847, par le navire le trois-mâts français, *Casimir*, capitaine Monge, qu'il fut ensuite remorqué et conduit dans le port de Trouville-sur-Mer, dont il était très-voisin, auquel il appartient, et qui se trouve dans l'arrondissement du tribunal de commerce de Honfleur, que c'est là qu'il a dû agir, et qu'il a agi en effet, pour faire constater par des experts, les avaries qu'il avait éprouvées; que c'est là qu'il a fait réparer son bateau après y avoir été autorisé par le tribunal de commerce de Honfleur; qu'il suit de toutes ces circonstances et surtout de la nature du quasi-contrat, en vertu duquel est obligé le capitaine Monge, que c'est ce tribunal qui est compétent,

pour connaître de l'indemnité que le capitaine Croix réclame, à l'occasion du dommage qu'il a éprouvé par l'abordage du 30 juin. » (Sirey, 1849, 2 p. 38.)

TROISIÈME SECTION.

Compétence au Criminel.

305. — Si un crime a été commis, il faut pour savoir à quelle juridiction sera portée l'action publique, s'enquérir de la qualité du prévenu.

306. — Le capitaine d'un navire de l'Etat est traduit devant un conseil de guerre, que le crime ait été commis à l'encontre d'un autre navire de l'Etat ou d'un navire de commerce.

Devant ce conseil, il ne serait pas permis à un capitaine de la marine marchande de se porter partie civile. C'est un tribunal d'exception, qui ne prononce que sur des intérêts civils, et qui n'a d'autre juridiction que celle qui lui est spécialement réservée par la loi.

307. — On forme le conseil de guerre au chef-lieu de l'arrondissement maritime dans la circonscription duquel se trouve ou rentre le navire du capitaine prévenu.

308. — Cette juridiction serait également saisie dans le cas où le coupable serait un capitaine d'un bâtiment de commerce en convoi, à la suite d'une escadre, d'après les dispositions de l'art. 20 de la loi du 22 août 1790, ainsi conçu :

« Tout capitaine d'un bâtiment de commerce en convoi ou à la suite d'une escadre, prévenu d'un délit, sera soumis

u jugement d'un jury composé de deux officiers de la maine et de cinq capitaines de bâtiments de commerce, ou à eur défaut d'officiers reçus capitaines, qui seront indiqués en nombre double de chaque grade, par le commandant de l'escadre, s'il est jugé à bord d'une escadre, ou par le commandant du port, s'il est jugé dans un port. »

309. — Serait encore justiciable du conseil de guerre, le pilote à bord d'un navire de l'État.

310. — Dans toute autre circonstance, le crime du capitaine de la marine de l'État, qui serait à bord d'un navire marchand, dont il aurait pris le commandement pour se rapatrier, du pilote à bord d'un navire de commerce, et du capitaine de la marine marchande, est déféré à la cour d'assises.

311. — Le tribunal compétent, pour suivre l'instruction sera :

Ou celui du lieu du délit;

Ou celui de la résidence du prévenu;

Ou celui dans le ressort duquel le prévenu sera trouvé. (*Art. 63, code instr. crim.*)

CHAPITRE XIV.

Questions sur les Abordages.

312. — Ce n'est point revenir sur nos pas, que de préciser plus particulièrement les principes dans les différents abordages.

En premier lieu, nous traiterons de l'abordage entre navires français ou étrangers, lorsqu'un pilote est à bord du navire abordé ou du navire abordant.

En second lieu, de l'abordage entre navires français, dans les eaux françaises.

En troisième lieu, de l'abordage entre navires français et étrangers, dans les eaux françaises.

En quatrième lieu, de l'abordage entre navires étrangers, dans les eaux françaises.

En cinquième lieu, de l'abordage entre navires français et étrangers, dans les eaux étrangères.

En sixième lieu, de l'abordage entre navires français, dans les eaux étrangères.

PREMIÈRE SECTION.

Abordage entre navires français ou étrangers, lorsqu'un pilote est à bord du navire abordant ou du navire abordé.

313. — Le pilote lamaneur ne monte qu'accidentellement le navire dans les endroits dangereux près des côtes,

à l'entrée et à la sortie des ports, hâvres et rivières. Il exerce sa profession sous la surveillance de l'autorité maritime; il aborde les navires du commerce ou de l'Etat, et fait auprès d'eux un service spécial dans l'intérêt général et pour la sûreté de la navigation.

314. — Lors d'un gros temps, si la chaloupe d'un pilote reçoit quelques avaries, elle est réparée aux frais du navire et de la cargaison, et il en est de même si la chaloupe se perd en totalité. *(Art. 46 du décret du 12 décembre 1806.)*

315. — Cet abordage arrivant quand le pilote va porter au navire le secours de son expérience pratique, est par rapport au navire secouru, considéré comme le résultat d'une fortune de mer.

D'autre part, il était juste d'indemniser le pilote, quand dans une manœuvre de nécessité et souvent périlleuse, sa chaloupe éprouvait des avaries par un choc ou venait à se perdre.

316. — Dans la rivière Hooghly ou Hougly (Inde anglaise), les avaries occasionnées aux embarcations des pilotes en station, sont également à la charge des navires secourus. *(Instruction du gouvernement anglais, du 15 décembre 1841.)*

317. — Cette disposition rentre dans l'esprit de notre droit commun. Le pilote, dans l'exercice de ses fonctions, est le mandataire du capitaine, auquel il va prêter son assistance, ou le *negotiorum gestor* de l'armateur. Le pilote n'accomplit-il pas un mandat en allant à bord, prendre en mains le gouvernail et diriger le navire dans les passes dangereuses. Or le mandant (art. 2000 code Nap.), doit indemniser le mandataire des pertes que celui-ci a essuyées à l'occasion de sa gestion, sans imprudence qui lui fût imputable; mais contestât-on ce mandat, au moins interviendrait-il un quasi-contrat, d'après lequel (art. 1375), il serait dû le remboursement des dépenses utiles et nécessaires.

318. — La réparation ne s'étend pas au-delà du dommage matériel : que le pilote, par exemple, périsse à la suite d'un abordage, cet accident, tout déplorable qu'il soit pour sa famille ou ses héritiers, ne motiverait pas une demande en dommage et intérêts. Le pilote a rempli un devoir dangereux mais obligé de sa profession ; et d'autre part, on ne reprocherait point au capitaine un quasi-délit, soit par une imprudence qu'il aurait encouragée, soit par un mal qu'il aurait pu éviter.

319. — L'obligation de remboursement des avaries ou du prix de la chaloupe, est toujours à la charge du capitaine, ce qui dispense le pilote de protester contre le sinistre, ou parce que la faute et l'imprudence ne se supposent pas comme dans les cas ordinaires, ou parce que l'abordage étant attribué de plein droit à un cas de force majeure auquel le pilote n'a pu se soustraire, et ce dernier étant considéré comme le mandataire du capitaine ou de l'armateur, on doit lui rembourser ses dépenses.

La seule formalité que le pilote ait à remplir, c'est, d'après l'art. 47 du décret du 12 décembre 1806, de réclamer un certificat du capitaine.

« Dans tous les cas, pour que les pilotes puissent réclamer une indemnité, ils seront tenus de produire un certificat du capitaine, qui constatera la perte des chaloupes ou leurs avaries, et si le capitaine s'y refusait, le fait serait constaté par l'enquête faite dans l'équipage du navire et celui de ladite chaloupe. »

320. — Ce certificat sera demandé non-seulement aux navires du commerce, mais aux navires de l'Etat.

Au moyen de ce certificat, la preuve émane de la personne même qui en supporte les conséquences.

La loi prévoyant un refus permet qu'on s'en rapporte aux déclarations des gens de l'équipage de la chaloupe.

321. — Le pilote, qui ne se serait pas procuré ce certificat, ou auquel on l'aurait refusé, pourrait encore invoquer les écrits et les déclarations du capitaine en douane, à l'inscription maritime, aux greffes des tribunaux de commerce ou de paix.

La cour d'appel de Poitiers a décidé, par un arrêt du 12 mai 1847, qu'un rapport, adressé au commissaire de marine et dans lequel un capitaine avait relaté le sinistre arrivé à la chaloupe d'un pilote, équivalait au certificat ou pouvait le suppléer.

« Attendu, dit l'arrêt, que le certificat ou l'enquête, prescrits par l'art. 47 du décret, ne sont pas exclusifs des autres modes de constater le sinistre; que dans l'espèce, le rapport dressé le jour même de l'événement par le capitaine du *Tacna* et envoyé par lui au commissaire de marine à La Rochelle, ne le constate pas autrement et avec moins de légalité que ne l'aurait pu faire le certificat qu'il aurait délivré directement à la femme Cretin, veuve du pilote. » (Dalloz, 1847, 2, p. 3.)

322. — La réclamation du pilote, s'il s'agit d'un navire de l'Etat ou d'un bâtiment de commerce affrété par l'Etat, sera poursuivie par les voies administratives.

A l'égard des bâtiments marchands, elle est portée devant les tribunaux de commerce, d'après l'art. 50 du décret du 12 décembre 1806.

« Les contestations relatives au droit de pilotage, *indemnités* et salaires des pilotes, seront jugées par le tribunal de commerce du port. »

Et c'est le tribunal de commerce du port où est inscrit le pilote, qui est compétent pour en connaître :

Beaussant, Ier vol., p. 404 et 405;
Cour, Poitiers, 22 décembre 1835;
Cour, Poitiers, 3 mai 1843;
Dalloz, 1843, 2, p. 201.

323. — L'art. 46 du décret du 12 décembre 1806, ayant mis la réparation des avaries à la charge du navire et de la cargaison, il ne s'ensuit pas que le pilote doive actionner le capitaine, l'armateur et les chargeurs. Une fin de non-recevoir qui tendrait à repousser son action, par ce motif que le réclamant n'aurait pas appelé les chargeurs dans l'instance, ou que son action serait suspendue jusqu'à leur mise en cause, serait évidemment mal fondée et inadmissible.

Il ne faut pas oublier que le capitaine a toutes les actions du navire, et que l'armateur représente les parties intéressées.

En vain, dirait-on, que c'est là une avarie grosse, une perte éprouvée dans l'intérêt commun, et dont la contribution se fait entre le *navire et la cargaison;* et comme il n'y a pas de solidarité prononcée entre le capitaine, les armateurs et les chargeurs, ceux-ci doivent être appelés au débat pour être condamnés à payer leur part et portion.

Cette question a été agitée devant la cour de Poitiers.

Le 5 octobre 1846, le navire le *Tacna*, du port de Bordeaux, armateurs veuve Fabre et fils, naviguait par un gros temps en vue de l'île d'Aix. Le pilote Cretin, qui s'était dirigé vers ce navire, le ramenait au port, lorsqu'il périt dans un coup de mer qui engloutit la chaloupe et son équipage. La veuve Crétin actionna la veuve Fabre et fils, comme armateurs du navire, en paiement de quatre mille francs ou de toute autre somme à régler par experts, pour la valeur de la chaloupe, conformément à l'art. 46 du décret du 12 décembre 1806.

Les défendeurs opposèrent une fin de non-recevoir tirée de ce que le sinistre constituant une avarie grosse, la veuve Cretin aurait dû mettre en cause les chargeurs, en même temps qu'elle formait sa demande contre les armateurs.

Autrement, plaidait-on, l'instance engagée contre les armateurs produirait les mêmes effets que la solidarité. Or, l'art. 46 ne la prononce pas. Les juges ne peuvent la suppléer. La veuve Cretin objecterait vainement qu'elle ne connaissait pas les chargeurs. Elle n'a pas mis le capitaine en demeure de les lui faire connaître, ce qui eut été facile par la communication du manifeste. La veuve Cretin a donc mal introduit son action. Elle n'a pas subsidiairement conclu à un règlement d'avaries, en se réservant de requérir condamnation contre les armateurs pour leur part et portion, sa demande est donc non recevable.

Dans ce procès, le ministère public a rappelé les véritables principes. On donne, disait-il, à l'art. 46 du décret une interprétation erronée. Cet article n'a pas pour objet de déterminer contre qui l'action en indemnité doit être dirigée, mais sur qui doit retomber cette action. En faisant contribuer le navire et la cargaison au paiement de l'indemnité, le décret fait une chose juste. Car c'est au navire et aux marchandises que profite le pilotage ; mais en tirer la conséquence que le pilote doit mettre en cause les chargeurs qu'il ne connaît pas et qui peuvent être en grand nombre, avec l'armateur ou propriétaire du navire, c'est faire dire à l'art. 46 ce qu'il ne dit pas et ce qu'il n'aurait pu dire sans une rigueur excessive. A quelle fin, une telle complication d'actions et de frais? Le pilote ne connaît et ne doit connaître que celui qui l'a mis en œuvre, l'armateur, ou le capitaine qui le représente. Enfin, le capitaine, aux termes de l'art. 234 du code de commerce, est le mandataire légal de l'armateur et des propriétaires des marchandises ; il les engage par conséquent, par son fait. Or, l'art. 2002 du code de commerce veut que lorsque le mandataire (dans l'espèce, le pilote) a été constitué par plusieurs personnes, l'armateur et les chargeurs (représentés par le capitaine)

pour une affaire commune, chacune d'elles soit tenue solidairement, envers lui, de tous les effets du mandat.

Arrêt de la cour de Poitiers, du 12 mai 1847 :

« Attendu que les appelants ne sont pas fondés à prétendre que, d'après l'art. 46 du décret, la veuve Cretin ne pouvait pas les assigner en paiement de la valeur de la chaloupe la *Malthide*, sans actionner en même temps tous les chargeurs du navire le *Tacna ;* que ce n'est pas le sens de ces expressions : « *elle sera réparée (la chaloupe) aux frais du navire et de la cargaison*, » qui signifient seulement que les intéressés dans la cargaison contribueront avec l'armateur ou propriétaire du navire, suivant le règlement qu'ils en feront entre eux, au paiement de ces frais, mais non pas que le pilote devra s'adresser tout à la fois à l'armateur et aux chargeurs individuellement, quelque soit le nombre de ces derniers et en quelques lieux qu'ils résident ; que le système des appelants, repoussé par la raison et l'équité, ne peut se soutenir, surtout en présence de l'ordonnance du 25 novembre 1844, portant règlement pour le pilotage, précisément pour le quatrième arrondissement maritime, et dont l'art. 12 dispose que, lorsqu'un pilote perdra sa chaloupe au service d'un navire, l'armateur ou son représentant sera tenu d'en payer la valeur ; que c'est à bon droit que le tribunal d'où vient l'appel a écarté la fin de non-recevoir. » (Dalloz, 1847, 2, p. 111.)

324. — On a voulu, devant le tribunal de Nantes, attaquer le décret du 12 décembre 1806, qui réglemente les pilotes, au point de vue de la constitutionnalité, et soutenir que ce décret, rendu hors des termes de la constitution qui régissait alors la France, n'avait pu créer un impôt ni être obligatoire pour les citoyens, qu'il n'était pas, par conséquent, applicable par les tribunaux, surtout depuis la promulgation de la charte de 1814. Ce système a été repoussé par un jugement du 4 novembre 1837.

Il n'est plus permis aujourd'hui de discuter sur la force et la puissance de ces décrets qu'on a qualifiés d'inconstitutionnels; d'ailleurs, celui relatif aux pilotes serait antérieur à la suppression du Tribunat (19 août 1807), et ne rentrerait pas dans la catégorie de ceux dont on a contesté la légalité.

325. — Le pilote répond de ses actes; il rembourse non-seulement le dommage arrivé au navire qu'il heurte, mais celui qui arrive au navire qu'il dirige.

Aux Etats-Unis, il n'est pas responsable.

326. — Le quasi-délit, dont se rend coupable un pilote, n'entraîne pas la responsabilité des autres pilotes de la même station. Le décret de 1806 ne prononce aucune solidarité et, d'après le droit commun, la solidarité n'existe pas en matière de quasi-délit.

On trouve, dans le code portugais, une disposition spéciale pour rendre responsable l'administration du pilotage.

Dans tous les cas où, d'après les dispositions contenues dans ce titre, la responsabilité retombe par faute, négligence ou impéritie sur le capitaine ou le navire, si le navire était conduit par un pilote, lors de l'abordage, le capitaine aura une action en indemnité contre le pilote qui était à bord ou contre l'administration du pilotage. (*Art. 1583, trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

En Russie, la responsabilité peut retomber sur l'autorité locale.

Dès l'instant où les pilotes ont pris la conduite du navire, ils sont responsables de toutes les avaries et de tous les dommages, jusqu'à ce que le navire soit en sûreté dans le port ou dans la rade. Si l'avarie ou le dommage survient quand le navire est encore sous la conduite du pilote, le capitaine a le droit d'exercer son recours contre lui, et contre le corps des pilotes *ou l'autorité locale*. (*Art. 831, trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

327. — L'État n'est pas responsable des actes du pilote; M. DUMESNIL, au contraire, est d'avis que l'État serait obligé au remboursement des avaries occasionnées par son fait et son imprudence. Pourquoi? Parce qu'il serait préposé à un service public, qu'il est réglementé par l'administration et placé sous sa surveillance. Qu'importe? Dans tout cela, on ne peut y voir que des mesures de police administrative; ce qu'il faudrait démontrer, c'est que le pilote serait salarié par l'État, qu'il agirait pour lui et en son nom, et qu'enfin ce serait un agent du gouvernement.

328. — Quoiqu'il y ait à bord un pilote lamaneur, qui prenne la conduite du navire, l'armateur de ce même navire n'en est pas moins responsable envers les tiers du fait de l'abordage : en vain prétendrait-il, pour écarter cette responsabilité, que le pilote avait seul la direction du navire, que le ministère des pilotes étant forcé, ceux-ci assument sur eux toute la responsabilité des événements qui surviendraient dans le trajet à parcourir.

Le 21 août 1831, un navire américain, remontant la Loire, aborda la gabare le *Crépuscule*, et lui occasionna des avaries considérables ainsi qu'aux marchandises : les armateurs du navire américain appelés devant le tribunal de commerce de Nantes, déclinaient toute responsabilité en se fondant principalement sur la présence d'un pilote à bord de leur navire.

Jugement,

« Considérant qu'en principe l'armateur est responsable du fait des préposés à la conduite du navire, que cette responsabilité a lieu, bien que les préposés ne puissent être choisis que dans une certaine classe d'hommes reconnus capables par l'autorité et reçus par elles, que notamment bien que le capitaine au long cours ne puisse être choisi

par l'armateur que parmi les individus légalement reconnus capitaines, l'armateur ne répond pas moins des faits et fautes de celui qu'il emploie.

» Considérant qu'il y a parité de raison à rendre l'armateur responsable du fait du pilote lamaneur; que si l'autorité, a, par mesure de prudence et de police, investi un certain nombre de marins de la charge spéciale de diriger les navires dans la navigation périlleuse de l'entrée de ces rivières, ces hommes, lorsqu'ils sont employés par l'armateur, ou par son capitaine lui-même, deviennent les préposés de l'armateur.

» Qu'en supposant que le ministère de ces pilotes lamaneurs fût forcé, cette mesure de précaution, prise par l'autorité, dans l'intérêt bien entendu de l'armement, et pour le garantir des suites de l'inexpérience probable du capitaine, dans la navigation de l'entrée des rivières, ne saurait être retournée contre les tiers auxquels le navire aurait fait dommage, pendant la présence à bord du pilote lamaneur, et que pourtant cet inconvénient existerait, si ces tiers n'avaient plus, en ce cas, d'action que contre les pilotes qui ne sont pas ordinairement fortunés.

» Qu'il est même inexact de dire, que le ministère du pilote soit forcé dans les rivières, et qu'il ait seul la direction du navire puisque, d'une part, l'art. 34 du décret du 12 décembre 1806, permet au capitaine de n'en point prendre, sauf sa responsabilité envers l'armateur, puisqu'en second lieu l'art. 33 du même décret lui permet de choisir, et enfin parce que ce pilote n'agit que sous la surveillance du capitaine, lequel a le droit de lui faire des remontrances et d'arrêter sa manœuvre si elle est évidemment mauvaise.»

Ce jugement a été confirmé par arrêt de la cour de Rennes, en date du 3 août 1832. (Dalloz, *1833-2, p. 19.* — Sirey, *1832-2, p. 524.*)

Cette doctrine n'est pas celle suivie par le tribunal de Marseille. Dès qu'un pilote serait à bord, celui-ci aurait de plein droit le commandement du navire, dont ce capitaine serait désinvesti, et par suite, l'administration du pilotage serait responsable des fautes qui peuvent être commises par le pilote dans l'exercice de ses fonctions; c'est d'après ces principes, rapporte M. DAGEVILLE, que le tribunal de commerce de Marseille aurait, par jugement du 11 mai 1827, mis le capitaine Alvey hors d'instance et de procès sur une demande en abordage, en réservant au capitaine Vidal plaignant, tous ses droits contre le pilotage. (DAGEVILLE, *sur l'art. 407.*)

329. — Le capitaine et l'armateur du navire, à bord duquel le pilote a commis une faute, qui a amené une collision et occasionné des avaries à leur navire, ne sont point tenus de notifier une protestation au pilote, pour conserver une action, ni de former dans le mois leur demande en réparation du sinistre.

330. — On aurait tort de penser, d'après une décision du conseil d'État, du 16 avril 1807, SIREY, jurisprudence du conseil d'État, t. I, p. 68, MACAREL, 1826, p. 574, que c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de prononcer sur des actions intentées contre les pilotes lamaneurs.

Cette décision qui a, du reste, force de loi, par les circonstances et l'époque où elle a été rendue, n'attribue point une compétence à l'autorité administrative.

Elle pose seulement un principe : que toute demande en dommages et intérêts ne peut être soumise aux tribunaux ordinaires, qu'au préalable l'autorité administrative n'ait été appelée à donner son avis sur la question de savoir, si le pilote s'est ou non conformé aux règlements et instructions sur le lamanage.

331. — Quelle est l'autorité chargée de donner un avis préalable?

Cette mission ne rentrerait pas dans les attributions des conseils d'administration, établis dans les chefs-lieux d'arrondissements maritimes, ni d'un tribunal maritime, spécialement convoqué à cet effet.

L'art. 50 du décret du 12 décembre 1806 attribue la connaissance des simples fautes des pilotes *aux chefs des mouvements maritimes*, réservant celles qui offriraient le caractère de délits plus graves aux tribunaux correctionnels et aux cours d'assises.

C'est donc à ces chefs que sera soumise la question préjudicielle de savoir si le pilote est exempt de blâme (1).

332. — Tant que cet avis préalable n'a pas été donné, le conflit peut être élevé.

Le 18 novembre 1825, lors de son entrée dans le port de Marseille, le brick américain la *Caroline*, capitaine Thornton, ayant à bord le pilote lamaneur Mathieu Favet, est allé se jeter, par une fausse manœuvre, contre le navire français la *Vierge-des-Grâces*, capitaine Michon, et lui a occasionné des avaries, indépendamment de la quarantaine

---

(1) Voici dans l'arrêté du 26 juillet 1800, le passage concernant le mouvement des ports :

Art. 19. — Les mouvements des ports seront dirigés par des officiers de vaisseau, dont le nombre est déterminé ainsi qu'il suit :

Brest : Un chef des mouvements, chef de division ou capitaine de vaisseau, trois sous-chefs capitaines de vaisseau ou de frégate, six lieutenants, six enseignes.

Rochefort : Un chef des mouvements, chef de division ou capitaine de vaisseau, deux sous-chefs capitaines de vaisseau ou de frégate, quatre lieutenants, quatre enseignes.

Toulon : Un chef des mouvements, chef de division ou capitaine, deux sous-chefs capitaines de vaisseau ou de frégate, quatre lieutenants, quatre enseignes.

Lorient : Un chef des mouvements, capitaine de vaisseau, un lieutenant, deux enseignes.

Le Hâvre : Un chef des mouvements, capitaine de vaisseau, un lieutenant, deux enseignes

Art. 20. — Dans les autres ports de la république, où il y a des chefs de mouvements, ceux-ci seront ou des capitaines ou des lieutenants de vaisseau.

dont la communication résultant de cet abordage, a déterminé l'application forcée à l'un et l'autre bâtiment.

Le capitaine Michon a intenté une action, en dommages et intérêts, contre le capitaine Thornton, devant le tribunal de commerce de Marseille; celui-ci a appelé en garantie le pilote Favet; le tribunal a admis l'une et l'autre demande, et des dommages et intérêts ont été adjugés au capitaine Michon. Favet a interjeté appel du jugement et s'est pourvu en même temps devant le préfet qui, par arrêté du 6 avril 1826, a élevé le conflit dans les termes suivants :

« Considérant que, d'après les dispositions de l'art. 50 du décret du 12 décembre 1806, la compétence des tribunaux de commerce se trouve expressément limitée, en matière de pilotage, au jugement des contestations concernant les droits de pilotage, indemnités et salaires des pilotes; que, suivant les dispositions du même article, lorsqu'un pilote doit être puni pour un manquement dans ses fonctions, offrant le caractère d'une simple faute ou d'un délit grave, c'est à l'autorité administrative ou aux tribunaux de police correctionnelle et aux cours d'assises, qu'il appartient de prononcer, selon les cas, soit des peines de discipline, soit des peines correctionnelles ou criminelles; qu'il résulte de ces dispositions, ainsi que de la nature spéciale de l'instruction du lamanage, qu'en point de droit un pilote ne saurait être traduit devant l'autorité judiciaire, sur une demande en dommages et intérêts, pour cause de ses fonctions; que c'est ainsi que l'a décidé le décret du 23 avril 1807, qui, dans une affaire semblable, a confirmé un arrêt de conflit pris par le préfet, et a renvoyé un pilote devant l'autorité administrative, après avoir déclaré non avenus, deux arrêts de cour royale, portant contre ce lamaneur, condamnation à des dommages et intérêts envers le capitaine; que ce décret présente la jurisprudence établie par la

cour de Montpellier, éversive de tous les établissements de lamanage, en ajoutant que les contestations de cette nature n'étaient que la suite des dispositions qui concernaient la police administrative, puisqu'il s'agissait préalablement de savoir si le pilote, mis en cause, s'était ou non conformé aux règles qui lui étaient prescrites, et aux instructions qu'il avait reçues; que, d'après ces motifs, le tribunal de Marseille était incompétent. »

Il est à remarquer que le capitaine Thornton avait renoncé en appel à son action en garantie contre le pilote lamaneur, ainsi qu'au jugement qui l'avait admise; le conflit semblait ne pas avoir d'objet, toutefois comme il s'agissait d'une question de compétence :

Le Conseil d'État rendit une décision, le 6 septembre 1826;

« Considérant qu'il s'agit d'une action en dommages et intérêts, à raison d'une fausse manœuvre;

» Que ce fait présentait la question préjudicielle de savoir si ce pilote s'était conformé aux règlements et instructions sur le lamanage, et que cette question était de la compétence de l'administration;

» L'arrêté de conflit est approuvé, etc. »

Macarel, 1826, p. 574;

Sirey, 14, 2, 442;

Collection nouvelle, 2, 2, 232;

333. — Un préfet maritime aurait-il qualité pour élever le conflit dans la circonscription de son arrondissement.

On sait que le conflit est un acte par lequel l'administration revendique la connaissance d'une affaire, qui rentre dans sa juridiction, et dont les tribunaux sont saisis.

Le droit d'élever le conflit n'appartient plus aujourd'hui qu'aux préfets, ainsi que cela résulte de l'arrêté législatif

du 13 brumaire an x et de l'ordonnance du 1er juin 1828.

En se reportant à une dissertation de M. Boulatignier, maître des requêtes, et rapportée par Macarel, vol. 1840, p. 128, et à l'ordonnance royale du 19 décembre 1844, ce droit ne me semble pas pouvoir être contesté, dans l'état actuel de la législation, au préfet maritime qui est un chef supérieur d'administration, ne relevant que de l'autorité du ministre, un représentant du pouvoir exécutif, ayant dans son service une autorité égale à celle du préfet du département.

Conf. Dufour, t. ii, p. 25;

Contrà. Cormenin, t. ii, p. 217;

Cotelle, t. iii, p. 714;

Foucart, t. ii, p. 567.

334. — En second lieu, les tribunaux doivent surseoir à tout jugement jusqu'à la représentation de l'avis de l'autorité compétente; car les parties seraient exposées à voir les décisions judiciaires cassées dans l'intérêt de la loi, sur la réquisition du procureur général à la cour de cassation, par application de l'art. 80 de la loi du 27 ventôse an viii.

C'est ce que fit la cour de cassation sur le réquisitoire suivant :

Le 8 octobre 1840, un abordage eut lieu entre le navire le *Wulfrand*, capitaine Vidal, et le *Terreneuvien*, capitaine Allenou, au moment où ces bâtiments entraient simultanément dans le port de Marseille; ces navires étaient montés, l'un par le pilote Caillat et l'autre par le pilote Caparo.

A la suite de cet événement, l'armateur du Wulfrand, ayant, par exploit du 30 octobre, actionné devant le tribunal de commerce de Marseille, le capitaine Allenou et ses assureurs, en réparation des avaries éprouvées par son navire, le capitaine Allenou appela en garantie : 1° le sieur Durbec, capitaine du port, comme chargé de la surveillance du

port, et, par suite, l'administration du pilotage; 2° le sieur Lebreton, pilote-major, comme chargé de la distribution et du détail du pilotage.

Les sieurs Durbec et Lebreton ayant décliné la compétence du tribunal, il est intervenu, à la date du 4 novembre 1840, un jugement qui a mis le premier hors de cause, mais qui, sans s'arrêter à l'exception proposée au nom du sieur Lebreton, en sa qualité de pilote-major, a déclaré recevable la demande en garantie formée contre lui, et l'a maintenue dans l'instance.

Ce jugement est ainsi motivé :

En ce qui touche le défaut d'action à l'égard du sieur Durbec :

« Attendu que l'événement, qui a donné lieu à la demande du sieur Vidal contre le capitaine Allenou, et par suite à la garantie intentée par celui-ci contre le sieur Durbec, capitaine du port; s'est passé dans la rade, et par conséquent hors du port, qu'ainsi, en supposant même que l'administration dont le sieur Durbec en sa qualité est chargé, pût jamais donner lieu à une action contre lui, cette action ne saurait évidemment compéter dans la circonstance dont il s'agit. »

En ce qui concerne le sieur Lebreton :

« Attendu que si, en qualité de pilote-major, le sieur Lebreton a les actions des pilotes, il est rationnel qu'il doive les avoir pour les représenter dans les demandes que l'on peut former contre eux, à raison de l'exercice de leurs fonctions. »

Le 9 novembre, le tribunal statuant au fond entre toutes les parties en cause, débouta le demandeur originaire de sa demande contre le capitaine Allenou, et par suite, déclara qu'il n'y avait pas lieu de s'occuper de l'action en garantie de celui-ci contre le pilote-major Lebreton.

Par le jugement, le pilote-major Lebreton se trouve dé-

sintéressé, mais la question de compétence n'a pas moins été résolue par le tribunal de commerce dans un sens contraire aux principes plaidés dans l'intérêt de l'administration du pilotage.

Le tribunal de commerce de Marseille a faussement appliqué l'art. 50 du décret du 12 décembre 1806, et violé les lois qui déclarent l'autorité judiciaire et l'autorité administrative, également distinctes et indépendantes.

D'après l'art. 50 du décret du 12 décembre 1806, la compétence des tribunaux de commerce se trouve expressément limitée en matière de pilotage, au jugement des contestations concernant les droits de pilotage, indemnité et salaires des pilotes.

Suivant les autres dispositions de cet article, lorsqu'un pilote doit être puni pour un manquement dans ses fonctions, offrant le caractère d'une simple faute ou d'un délit grave, c'est à l'autorité administrative ou aux tribunaux de police correctionnelle et aux cours d'assises qu'il appartient de prononcer, selon les cas, soit des peines de discipline, soit des peines correctionnelles ou criminelles.

Il résulte de ces dispositions, ainsi que de la nature spéciale de l'instruction du lamanage, qu'en point de droit, un *pilote* ne saurait être traduit, *de plano*, devant l'autorité judiciaire, sur une demande en dommages et intérêts, en raison d'actes intervenus dans l'exercice de ses fonctions, puisqu'on ne peut apprécier si ces dommages et intérêts sont dus, sans examiner la question préjudicielle de savoir si le pilote s'est conformé aux règlements et instructions sur le lamanage, et que cette question de la compétence de l'administration sort évidemment du cercle tracé pour la juridiction du tribunal de commerce.

C'est du reste ce qui a été décidé plusieurs fois, notamment par un décret du 25 avril 1807, qui, dans une affaire

semblable, a confirmé un arrêté de conflit pris par le préfet du sixième arrondissement maritime, et a renvoyé un pilote d'Agde devant l'autorité administrative, après avoir déclaré non avenus deux arrêts de la cour royale de Montpellier, portant condamnation contre un pilote lamaneur, à des dommages et intérêts envers le capitaine d'un navire échoué, sous la conduite de ce même lamaneur.

Une ordonnance du 6 septembre 1826, rendue sur le rapport du comité du contentieux, a consacré les mêmes principes.

Dans l'espèce, si le tribunal de commerce de Marseille, en se déclarant compétent sur l'action en garantie, avait néanmoins déclaré surseoir à statuer jusqu'à ce que la question préjudicielle eût été résolue par l'administration, son jugement pourrait échapper à la censure de la cour, mais il faut remarquer qu'il résulte des deux jugements des 4 et 9 novembre dernier que le tribunal se considérait, dans l'état, comme suffisamment autorisé à apprécier la conduite du pilote et à statuer de suite sur l'action en garantie, si l'action principale était admise.

L'incompétence était d'autant plus évidente que l'action en garantie était dirigée, non contre le pilote du navire le *Terreneuvien*, mais bien contre le capitaine du port et le pilote-major, en mettant le capitaine hors d'instance, par cette considération que le fait s'était passé hors du port, et en se déclarant d'ailleurs compétent vis-à-vis du pilote-major assigné comme chargé de la distribution et du détail du pilotage, le tribunal s'est érigé en juge de cette partie du service public dont l'appréciation appartient exclusivement à l'autorité maritime supérieure. Sous ce rapport, il a empiété sur les attributions de l'administration et a commis un véritable excès de pouvoir.

Sur ce réquisitoire est intervenu l'arrêt suivant, à la date du 17 janvier 1842 :

« Vu la lettre de M. le garde-des-sceaux, et le réquisitoire du procureur général;

» Vu l'art. 80 de la loi du 27 ventôse an VIII;

» Et l'art. 50 du décret du 12 décembre 1806;

» Adoptant les motifs énoncés au réquisitoire, annule, pour excès de pouvoirs, le jugement du tribunal de Marseille, du 4 novembre 1840. » (DALLOZ, 1842, 1, p. 112.)

335. — Un abordage causé par la malveillance du pilote est un crime, à raison duquel ce pilote devient justiciable des cours d'assises.

« Les délits qui devront donner lieu à des peines plus graves, à des amendes et à des peines afflictives seront jugés par les tribunaux de police correctionnelle et les cours de justice criminelle. » *(Art. 50, décret du 12 décembre 1806, sur le pilotage.)*

Le pilote ne serait distrait de cette juridiction du droit commun, que si le crime était commis par lui à bord d'un navire de l'État. Le cas échéant, il est traduit devant les conseils de guerre maritimes.

« Lorsque les délits auront été commis à bord d'un bâtiment de l'État ou que les faits seront, par leur nature, de la compétence de l'autorité maritime, ils (les pilotes) seront jugés suivant les lois et règlements de la marine. *(Art. 51, décret du 12 décembre 1806, sur le pilotage.)* »

336. — Une autorisation du conseil d'État est indispensable afin de poursuivre un agent du gouvernement soupçonné d'un crime commis dans l'exercice de ses fonctions. Le défaut d'autorisation a pour conséquence de faire annuler par voie de conflit, les mandats d'amener et d'arrêt, les actes d'accusation, citation, ordonnances et arrêts rendus par les tribunaux.

C'est une garantie dont jouissent les agents du gouvernement contre des attaques souvent inconsidérées ou des

récriminations de tout genre, et elle leur a été accordée par l'art. 75 de la constitution de l'an VIII toujours en vigueur.

Le pilote est-il un agent du gouvernement et cette garantie constitutionnelle le couvre-t-elle?

CORMENIN, t. III, p. 309 et BAVOUX, p. 216, comprennent *les préposés à la navigation*, dans le nombre de ceux qui sont protégés par l'art. 75.

Dans les actions civiles, dirigées contre un pilote, ce dernier trouve, dans le décret du 12 décembre 1806, une protection semblable à celle que trouve dans la loi du 18 germinal an X, le ministre des cultes auquel on a toujours refusé la qualité d'agent du gouvernement (Arrêt, cassation chamb. crim. 23 juin 1831); c'est-à-dire qu'il ne peut être poursuivi devant les tribunaux, sans qu'au préalable l'autorité administrative n'ait été consultée, mais le pilote ne peut invoquer le bénéfice de l'art. 75 de la constitution de l'an VIII.

Le pilote est un préposé, si l'on veut, de l'administration de la marine, qui rend des services à l'État et au commerce, et pour lesquels il est tantôt salarié par l'État, tantôt par les capitaines ou armateurs qui l'emploient; c'est une industrie qu'il exploite sous la surveillance du gouvernement, ainsi que l'officier public, le notaire ou l'avoué exerce sa profession sous l'œil vigilant des parquets de leur arrondissement.

Tous les pouvoirs exécutifs qui se sont succédés en France ont toujours réclamé cette sorte de privilége, pour ceux qui, par un lien quelconque, se rattachaient à l'administration.

Mais à travers une foule de décisions diverses, on peut déclarer qu'on ne donne ce titre qu'au fonctionnaire qui est dépositaire d'une partie de l'autorité, qui agit au nom du gouvernement ou sous sa direction médiate ou immédiate et fait partie de la puissance publique.

Quant au pilote, sa fonction ne lui confère pas une portion de la puissance publique, il ne prête pas serment, il n'a pas le droit de verbaliser dans l'exercice de sa profession ; s'il fait des rapports à l'administration de la marine, ou des enquêtes sur un événement, ses actes n'ont rien d'officiel.

Il n'a pas non plus le commandement ou la faculté de requérir la force publique, c'est encore à ce trait qu'on reconnaît le préposé de l'administration. Il ne peut imposer ses services au capitaine qui passe dans ses parages, et celui-ci a la faculté de repousser celui qui se présente et d'en choisir un autre, et il les refuse même sous sa responsabilité personnelle.

De ce que le ministre de la marine donne au pilote une commission, qu'il limite le nombre de ces préposés dans chaque localité, que, pour leur admission, il exige des conditions d'âge et de capacité, qu'il leur défend tout commerce, les oblige à une résidence, arrête leur salaire et qu'il les place enfin sous l'inspection et la surveillance de l'administration ; ce ne sont là que des mesures de police administrative, commandées dans l'intérêt de la navigation.

Pourquoi le pilote serait-il soustrait à l'action commune des lois ? Si, dans l'origine, le privilége de n'être poursuivi qu'après décision du conseil d'Etat, ne protégeait que les officiers municipaux et les administrateurs, il n'a pu et dû être raisonnablement étendu qu'à ceux des agents du gouvernement, qui étaient préposés à l'action administrative.

Ceux-là, en effet, n'agissent pas en vertu de leur détermination propre et personnelle, mais en vertu de la fonction ou du mandat public dont ils sont revêtus. (Cormenin.)

En second lieu, par cette mesure, on voulait que l'agent qui est toujours censé exécuter les ordres de l'adminis-

ation, ne fût pas distrait de son service, et que l'État ne pût souffrir d'une absence momentanée.

Ces motifs qui ont contribué à assurer un privilége à l'agent du gouvernement, ne militent pas en faveur d'un pilote qui n'est justiciable de l'autorité administrative que pour de simples fautes dans le service.

Donc, le pilote ne jouit pas de la garantie constitutionnelle.

DEUXIÈME SECTION.

Abordage entre navires français, dans les eaux françaises.

337. — On s'étonnera peut être de l'opinion émise au N° 99, que malgré l'aveu ou la reconnaissance d'une faute dans une pièce officielle, le capitaine lésé ne serait pas dispensé de se conformer aux prescriptions de la loi; cet aveu ne profiterait à ce dernier, que dans le cours de l'instance en réparation du dommage et pour fixer le tribunal sur les causes du sinistre. Mais le capitaine ne serait pas admis à en argumenter pour couvrir sa négligence, à moins que la reconnaissance de cette faute ne lui ait été faite directement et par écrit.

338. — Dans une rencontre entre deux navires de l'État, les formalités que les capitaines ont à remplir sont indiquées dans le décret des 15 août et 23 octobre 1851.

Si deux bâtiments de l'État viennent à s'aborder, chaque capitaine fait dresser un procès-verbal constatant les circonstances de l'événement, et fait signer ce procès-verbal par les officiers de quart et les maîtres présents sur le pont,

il l'adresse avec son rapport à son chef direct, s'il fait partie d'une force navale, ou au ministère de la marine, et à l'autorité supérieure de la marine au port d'arrivée, s'il navigue isolément. (*Art. 275, décret des 15 août et 23 octobre 1851.*)

339. — Cet article doit servir de règle aux capitaines des navires affectés au service de l'administration des douanes.

340. — La qualité d'agent du gouvernement qui appartient à tout officier de la marine de l'État, ne le dispense pas de satisfaire à la loi commune dans un abordage avec un navire du commerce.

Pareillement le capitaine de ce dernier navire, qui voudrait conserver un recours contre l'État, serait sous le coup d'une déchéance en n'accomplissant pas les prescriptions des art. 435 et 436 du code de commerce.

341. — Toutes les fois qu'un navire de l'État périt par suite d'un choc, l'officier commandant, n'eût-il aucune faute à se reprocher, est justiciable d'un conseil de guerre. Le délit est toujours présumé jusqu'à preuve contraire, et l'officier ne reprend son commandement, qu'après une justification publique et un verdict d'acquittement rendu par ses pairs.

Il peut arriver que les commandants des deux navires de l'État, abordant et abordé, comparaissent devant le même conseil de guerre. (*Gazette des Tribunaux, 23 janvier 1847.*)

342. — Si le navire de l'État n'éprouve que des avaries, quelle qu'en soit la gravité, le commandant n'est plus justiciable du conseil de guerre. Il est appelé devant un conseil de marine.

Il existe dans chaque arrondissement maritime, un conseil de marine, commission administrative, qui n'a aucune

action répressive, mais qui est chargée de recevoir les explications de l'officier sur l'événement et de les transmettre, avec son avis motivé, au chef de l'État. *(Décret du 22 juillet 1806.)*

343. — En cas de simples avaries, aucune responsabilité ne pèse sur le commandant, lorsque le sinistre est arrivé pendant que le second du navire en avait le commandement ou la direction.

344. — Tout capitaine de la marine de l'État, peut sans autorisation préalable du gouvernement ou de ses chefs hiérarchiques, demander judiciairement à un capitaine de la marine marchande, la réparation d'avaries, soit qu'il introduise cette action en son nom, soit qu'il la forme au nom de l'État.

345. — Il est plus régulier de poursuivre les actions au nom du contrôleur de la marine.

Le contrôleur de la marine procède, soit en demandant, soit en défendant, devant l'autorité judiciaire ou administrative, dans toutes les affaires qui intéressent la marine. *(Ordonnance du 14 juin 1844, art. 84, § 4.)*

Le sous-contrôleur dans les sous-arrondissements maritimes. *(Art. 120. Ibid.)*

Les contrôleurs adjoints dans les établissements hors des ports et en Algérie. *(Ordonnance du 27 décembre 1844, Art. 2, § 2.)*

Les officiers détachés du commissariat de la marine, dans les colonies. *(Art. 2, § 3. Ibid.)*

346. — Le visa n'est point exigé, à peine de nullité, sur l'original de protestation.

Dans le cas où il serait demandé par l'officier ministériel, le contrôleur de la marine et le receveur des douanes ne négligeraient point de faire marquer l'heure à laquelle cette protestation aurait été signifiée.

347. — Sur certains navires de commerce affrétés par l'Etat pour le transport d'un matériel, l'administration place des agents responsables. Ces agents, s'ils n'ont ni intérêt ni qualité pour recevoir la protestation, ont le pouvoir de réclamer dans la mesure de leur responsabilité et d'assigner en leur nom, afin de réparation des avaries causées au matériel qui leur est confié.

348. — Outre cet acte de protestation, qui rentre plutôt dans les attributions du capitaine, l'agent responsable a des mesures à prendre pour se mettre en règle vis-à-vis de l'administration.

En ce qui concerne le département de la guerre, on se reporte au règlement du 25 janvier 1845.

Pour être déchargé du montant d'une perte résultant d'événements de force majeure, le comptable ou l'agent responsable du matériel est tenu de prouver et de faire constater immédiatement que le fait ne peut être imputé, à négligence, défaut de soins ou de prévoyance, ni de sa part, ni de celle de ses préposés ou gens à gage. (*Art. 11 du règlement.*)

Dans le cas d'événement de force majeure, qui aurait occasionné la perte ou l'avarie de tout ou partie du matériel en cours d'expédition, le chargé de transport doit sur-le-champ faire constater les faits par l'autorité administrative militaire, ou à défaut par l'autorité civile du lieu de l'événement ou de la résidence la plus rapprochée, sous peine d'être rendu passible des pertes éprouvées. (*Art. 17, ibid.*)

Les événements de force majeure doivent être constatés par un procès-verbal dressé dans les vingt-quatre heures, soit par le sous-intendant militaire, si l'événement est arrivé dans le lieu de sa résidence, soit par l'autorité qui le supplée dans les autres localités. (*Art. 46, ibid.*)

Des prescriptions analogues se retrouvent dans le règlement du 20 avril 1845, sur la comptabilité des

matières appartenant au service des paquebots de l'administration des postes, et dans un autre règlement du 13 décembre 1845, sur la comptabilité des matières appartenant au département de la marine et des colonies.

349. — La loi des 28 octobre et 5 novembre 1790, art. 15, titre III, prescrit à tout individu qui veut actionner l'Etat, qu'au préalable il remette au préfet un mémoire expositif de la demande. Cette obligation n'est imposée que dans les actions relatives au domaine national et non dans les actions résultant d'un quasi-délit, à l'occasion duquel l'administration de la marine pourrait être mise en cause.

350. — C'est toujours contre l'administration de la marine, responsable des actes de ses agents, que toute partie formera sa demande en justice.

351. — L'assignation, à la différence de la protestation, serait nulle, si l'original n'était point visé par les fonctionnaires désignés plus haut. (*Art. 69 et 70 du code de procédure civile.*)

352. — Un officier de la marine de l'Etat peut-il être assigné en réparation du préjudice qu'il a causé en mer à des bâtiments du commerce, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir l'autorisation préalable du conseil d'Etat?

On pourrait dire que le fait qui a occasionné le dommage, ne rentre pas dans la classe des actes où l'officier de marine exerce, comme agent ou délégué du gouvernement, un pouvoir de police et de surveillance, mais dans celle des actes qui dépendent des fonctions ordinaires d'un commandant de navire, et qui appartiennent également aux capitaines des bâtiments du commerce. C'est ce qu'on pourrait induire d'un arrêt de la cour d'appel d'Aix, du 9 décembre 1836 : « Attendu, dit cet arrêt, qu'il se présente des cas où les commandants des bâtiments de la marine royale exercent, comme délégués du gouvernement, un

pouvoir de police et de surveillance, ayant pour but direct l'intérêt ou la sureté de l'Etat; mais qu'il s'en présente aussi d'autres dans lesquels leurs rapports avec les capitaines des navires de commerce sont de toute autre nature, et n'engagent plus que des questions de propriété ou d'intérêt purement civil; ces questions alors doivent se résoudre par les seules règles du droit commun et en faisant abstraction complète de l'autorité et de la suprématie qui appartient, en certains cas, à la marine de l'Etat. » (SIREY, *1838, 1, p. 680.*)

Cette doctrine me paraît très-contestable. Il est évident que l'officier de la marine de l'Etat jouit toujours et en toute circonstance de la garantie constitutionnelle, c'est-à-dire qu'il ne saurait être cité personnellement, qu'au préalable l'autorité administrative n'ait donné son avis.

A quoi bon d'ailleurs prendre cette voie, quand l'action, dirigée contre l'Etat qui garantit ses actes, n'est précédée d'aucune entrave judiciaire ou administrative?

Mais supposons qu'elle ait été choisie de préférence à l'autre, le délai d'un mois, accordé pour former la demande, pourrait expirer, sans que cette autorisation fût accordée, la déchéance serait-elle acquise? Non. Les prescriptions et les déchéances ne courent point contre ceux qui ne peuvent agir, et les empêchements de droit sont toujours une excuse suffisante pour le défaut de poursuites, dans les délais fixés par la loi qui règle l'exercice de l'action. La déchéance serait acquise, si la demande en autorisation de poursuites contre l'agent n'avait pas été formée dans le même mois, et après la décision du conseil d'Etat, lorsque l'obstacle, qui s'opposait à l'exercice de l'action, sera levé, ce ne sera point du jour de l'arrêté que courra le mois, mais du jour de l'envoi qui en est fait à la partie. (*Arrêt de cassation, 15 avril 1811.* — SIREY, *1811-1, p. 63.*)

353. — L'État est-il responsable des dommages causés par le fait, la négligence ou l'imprudence d'un officier de sa marine? En principe général l'action d'autrui nous est étrangère. La responsabilité d'un fait ne rejaillit sur un tiers qu'autant que celui-ci y a contribué, directement en le commandant, ou indirectement en ne l'empêchant pas d'arriver. L'art. 1384 du code Nap., contient une énumération de personnes, qui n'étant pas les auteurs principaux d'un quasi-délit, ne sont pas légalement exemptes de reproches, et qu'une action peut atteindre. Au nombre de ces personnes figure le commettant; l'État est bien le commettant de ses agents dans les fonctions auxquelles il les emploie.

Cependant la responsabilité n'est pas la même pour toutes ces personnes, et un passage du discours de M. Tarrible, en représentant la loi relative aux engagements sans convention, pourrait faire croire le contraire, c'est-à-dire que la responsabilité cesserait à l'égard des maîtres et commettants, comme à l'égard des père et mère, instituteurs et artisans, s'ils prouvaient qu'ils n'ont pu empêcher le fait préjudiciable.

Ce passage du discours de M. Tarrible, a donné naissance à une thèse, soutenue dans l'intérêt de l'État, mais qui n'a pas été couronnée de succès. La jurisprudence s'est constamment prononcée dans un sens contraire.

Dalloz, 1843-1-96;

Dalloz, 1843-1-421;

Dalloz. 1845-1-261;

Sirey, 1827-1-232.

Ce qu'il faut constater dans cet. art. 1384, c'est une différence essentielle, dans la nature de responsabilité qui pèse sur ceux qui y sont dénommés.

Cet article porte que la responsabilité des père et mère,

instituteurs et artisans, cesse quand ceux-ci prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à la responsabilité, et il ne répète point, dans sa dernière partie, qu'elle cesse par la même preuve, pour les maîtres et commettants.

Ce silence est significatif: La responsabilité est plus entière pour les uns que pour les autres, n'est-ce pas, comme le disait, M. BERTRAND DE GRENILLE, dans son rapport au Tribunat, le service dont le maître profite qui a produit le mal, qu'on le condamne à réparer. Dans l'accomplissement des ordres du maître, ou dans l'exercice des fonctions de l'agent, l'action commise, volontairement ou involontairement par le domestique ou l'employé, devient le fait du maître ou du commettant, enfin ceux-ci *ont* à se reprocher d'avoir donné leur confiance à des hommes qui ne la méritaient pas.

M. DUMESNIL se range à cette opinion, N° 385; après avoir établi le principe de la responsabilité de l'État, dans les fautes reprochées aux agents de l'administration des postes. Il continue :

« Devrait-on décider dans le même sens, s'il s'agissait *du tort occasionné par un navire de l'État à la suite d'un abordage*, d'un choc ou de tout autre accident causé par le fait, la négligence, ou l'imprudence, soit du capitaine ou des officiers ou pilote, soit des gens de l'équipage. L'affirmative nous paraît incontestable, car l'art. 1384 dispose: on est responsable non-seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes, dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde; or, les bâtiments de l'État sont bien sous la garde, sous la direction de l'administration de la marine; l'État est donc responsable de l'exécution des ordres de cette administration, aussi bien que de celle des règlements de l'administration des postes. »

354. — Il faut que l'accident, dont on prétend rendre l'État responsable, ait été causé par l'agent, dans l'exercice de ses fonctions; ainsi, qu'un officier de la marine de l'État, voulant se rapatrier, prenne à son retour en France, le commandement d'un navire marchand, il est évident que la responsabilité, pour la réparation du dommage causé, n'atteindra que le capitaine personnellement ou l'armateur du navire.

355. — Nous renvoyons pour la compétence à ce que nous avons dit plus haut.

Lorsque l'action en remboursement des avaries est dirigée contre l'État, les tribunaux civils sont compétents, à l'exclusion des tribunaux administratifs.

Dans le procès des assureurs anglais du *Havannah*, le ministère public avait décliné la compétence des tribunaux civils et conclu au renvoi des parties devant l'administration.

Il est de principe, disait le ministère public, que toutes les fois qu'il s'agit de la fixation des dettes de l'État, cette fixation n'appartient pas aux tribunaux ordinaires. L'administration seule est compétente : un principe également certain, c'est que la juridiction administrative, peut seule apprécier les conséquences des actes de l'administration. Or, l'expédition, par l'État, du navire le *Véloce*, n'était pas un acte de commerce, mais un acte d'administration. L'abordage du *Havannah* était donc une suite de cette expédition, les tribunaux civils ne peuvent en connaître.

Les conclusions du ministère public ont été rejetées. *(Gazette des Tribunaux, 17 mai 1846.)*

356. — Je ne sache pas qu'il soit venu à la pensée d'aucun jurisconsulte, de comprendre parmi les litiges réservés au juge de paix les contestations d'abordage, entre un bâtiment de la douane et un navire du commerce.

Dans la crainte que, par une fausse interprétation de la

loi, on ne saisit le juge de paix d'une demande en remboursement d'avaries, M. GRETERIN, dans une circulaire, en date du 12 août 1847, N° 2188, repoussait la compétence du juge de paix, dans les termes suivants :

« La loi du 14 fructidor an III, art. 10, attribue, il est vrai, aux juges de paix, la connaissance des contestations concernant le refus de payer les droits, le non-rapport des acquits-à-caution, et *les autres affaires* relatives aux douanes, mais on ne saurait soutenir avec succès que ces dernières expressions embrassent, dans leur généralité, les cas d'abordage entre un bateau de douane et un navire de commerce; elles se trouvent expliquées, en effet, par celles qui les précèdent immédiatement, et qui donnent suffisamment à entendre qu'en rédigeant cette disposition, le législateur n'a eu en vue que les contestations ayant un *rapport* direct ou indirect avec l'application des lois de douanes, et nullement celles dans lesquelles l'administration se trouve engagée, par suite d'un fait qui n'est pas le résultat de l'action qu'elle est appelée à exercer sur les opérations commerciales soumises à sa surveillance et à son contrôle. »

357. — C'est toujours l'art. 407 qui est appliqué pour le règlement des avaries, alors même qu'il y aurait collision entre un navire de l'Etat et un navire marchand.

Un passage de VALIN nous fait voir qu'il en était différemment sous l'ordonnance de 1681 :

« Lorsque le particulier s'est trouvé avoir souffert plus d'avaries que le roi, ce qui est comme inévitable, à cause que les navires marchands sont d'un échantillon trop faible pour soutenir le choc des vaisseaux du roi, compensation faite des avaries souffertes par le vaisseau du roi, on a fixé l'excédant qui devait être remboursé, ou par moitié au particulier, ou par contribution au sol la livre, dans le cas où le dommage aurait été causé ou procuré pour le salut

commun, pour raison duquel remboursement, il lui a été sauvé à se retirer par devers sa majesté pour la supplier de donner les ordres nécessaires à ce sujet. » (VALIN, *t.* II, *p. 185.*)

358. — Dans l'hypothèse d'un crime, où rechercher la sanction pénale?

S'il y avait mort de personnes à bord de l'un ou de l'autre navire, ou blessures graves, le code pénal nous viendrait en aide. L'acte, dont le capitaine est l'auteur, ayant produit ces accidents, on les lui imputerait comme s'il les avait occasionnés à dessein.

Mais si le désastre se réduisait à la destruction totale ou partielle du navire ou de la cargaison?

Suivant la cour de Rennes, il faudrait faire au prévenu l'application de l'art. 437 du code pénal, et comme, pour faire disparaître ce qu'il y avait de choquant à s'appuyer sur cet article pour un semblable crime, la cour, dans un arrêt de la chambre des mises en accusation, du 4 février 1847, avait inséré le considérant ci-après :

Si l'énumération que fait l'art. 437 des choses que la loi a voulu protéger contre les destructions volontaires, ne semble, au premier coup d'œil, indiquer que des *propriétés immobilières;* cette autre expression, *ou autres constructions*, est trop générale, pour ne pas comprendre, dans le cercle de protection que la loi a voulu tracer, des objets mobiliers d'une aussi grande valeur qu'un bateau à vapeur ou qu'un navire chargé de marchandises coloniales d'un grand prix ; qu'autrement il existerait une lacune immense dans la législation pénale.

Voici les faits sur lesquels la cour de Rennes avait à se prononcer :

Le 29 novembre 1846, le bateau à vapeur le *Dragon*, capitaine Foltier, descendait rapidement la Loire, lorsque le

paquebot la *Ville-d'Angers* marchait en remontant et de manière à se croiser avec lui à l'escale de Clermont, que le premier faisait au moyen d'une embarcation qui allait le rejoindre un peu au large, et le second, au moyen d'un embarcadère attaché au rivage. Il était environ six heures du soir, le temps était assez clair; les deux bateaux étaient parfaitement éclairés, de sorte qu'il n'était pas possible que ceux qui étaient préposés à leur marche respective, ne fussent pas avertis du moment où ils viendraient à se croiser. Le paquebot la *Ville-d'Angers* approchait le long de la rive droite de son embarcadère; il avait déjà mis sa machine en douceur pour accoster; il n'en était désormais éloigné que d'une quinzaine de mètres tout au plus, lorsque le *Dragon*, quittant brusquement la ligne qu'il suivait un peu au large parallèlement au rivage, se dirigea obliquement, et à toute vitesse, sur le paquebot qu'il eut infailliblement mis en pièces et coulé sur place, si le capitaine Foltier, prévenu du danger, n'eût donné le signal d'arrêter, en criant *stoop*, pour paralyser, autant qu'il le pouvait, le coup de barre que le patron Pierre Rousseau venait de donner d'une manière si coupable. Il était trop tard pour empêcher toute avarie, et le *Dragon*, après avoir enfoncé, par un abordage direct, le bordage en tôle de tribord du paquebot, ce dernier fut s'abattre sur son tambour et sa roue du même côté, qui furent mis en pièces et complétement hors de service. L'opinion unanime, à bord du paquebot, fut que cette rencontre n'avait pas été naturelle, et que la malveillance y avait présidé; et en effet, on ne pouvait comprendre comment le *Dragon*, qui avait une escale à faire au large, au moyen d'un bateau qui déjà avait quitté le bord avec des passagers, avait pu quitter la ligne qu'il suivait, pour venir, en changeant sa route, à la rencontre d'un autre bateau qu'il voyait déjà tout près de son embarcadère; le patron

Rousseau a cherché sa justification dans le droit que lui donnait l'arrêté préfectoral de prendre toujours sa droite en cas de rencontre, mais c'est là précisément ce qui prouvait que l'abordage avait été voulu par lui, et qu'il a abusé sciemment d'un droit mal interprété. Son langage, deux jours après l'événement, ajoutait encore à cette opinion.

Le capitaine Foltier ne fut pas compris dans la poursuite; il avait été constaté qu'il avait réellement donné des ordres aussitôt qu'il aperçut le danger.

Rousseau fut donc renvoyé devant les assises, sous l'inculpation d'un crime prévu et réprimé par l'art. 437 du code pénal.

Cet article 437 est ainsi conçu :

« Quiconque aura volontairement détruit ou renversé, *par quelque moyen que ce soit*, en tout ou en partie, des édifices, ponts, digues ou chaussées *ou autres constructions* qu'il savait appartenir à autrui, sera puni de la réclusion et d'une amende qui ne pourra excéder le quart des restitutions et indemnités, ni être au-dessous de 100 fr., etc. »

Cette expression, *ou autres constructions*, est bien générale, et se rapporte à tous ouvrages faits de main d'homme. Mais s'applique-t-elle aux navires ou bateaux? C'est ce qu'on peut mettre en doute.

Une remarque fort importante à faire, c'est que dans les art. 434, 435 et 436 du code pénal, le législateur a énuméré les espèces de propriétés mobilières et immobilières qu'une main coupable a détruites, ou cherché à détruire, par le feu ou la mine. Ainsi il parle des édifices, *navires*, *bateaux*, magasins, etc., et quand il s'agit de la destruction de ces mêmes propriétés par tout autre moyen que ce soit, il supprime dans l'art, 437 les mots *navires et bateaux*.

Est-il besoin de rappeler qu'en matière pénale, tout est de droit strict, et que les prescriptions de la loi criminelle ne comportent pas d'extension par analogie. Évidemment

cet article 437 n'a voulu parler que de constructions tenant au sol et faisant immeuble. (RAUTER, *Droit criminel, t.* II, *p. 199.*)

C'est aussi l'opinion d'un savant criminaliste, M. FAUSTIN HÉLIE, t. VIII, p. 90 et 92, qui s'exprime ainsi :

« Ces termes de l'art. 437 ne comprennent point en général tous les objets, toutes les constructions qui n'ont point le caractère d'immeubles. Ce sont les constructions immobilières que la loi a voulu spécialement protéger. Cela résulte de la nature même des objets énumérés et de ces mots, qui suivent cette énumération, *ou autres constructions*; mais si l'on remonte à la rédaction de cet article, on trouve que son texte portait dans le premier projet ces mots : ou autres choses immobilières : la commission du corps législatif fit remarquer, à ce sujet, qu'en ajoutant aux différentes espèces d'immeubles détaillés dans cet article, les mots ou autres choses immobilières, cette expression générale pourrait donner lieu à des discussions et à des recherches sur la nature des objets réputés immobiliers; elle proposa, pour éviter cette difficulté, de substituer à ces mots, ceux-ci *ou autres constructions*, qui comprennent les écluses, les aqueducs, les murailles; cette modification fut adoptée. Il suit de là, que le législateur n'a point voulu modifier le principe qui restreignait l'article aux choses immobilières, et que son seul but a été d'éviter une expression vague et non définie. Ainsi, toutes les constructions qui ne constituent pas des immeubles, et par exemple les *bateaux et les navires, ne sont point compris dans les termes de cet article 437.* »

Les deux auteurs que nous venons de citer, nous renvoient, pour l'application de la peine, à la loi du 10 avril 1825.

Ce renvoi lui-même à la loi du 10 avril 1825, n'est-il pas sujet à discussion; aucun de ses articles ne révèle une pénalité en rapport avec les manœuvres criminelles dont se

endrait coupable un capitaine, en provoquant et conommant la perte d'un autre navire que le sien. Si l'on se reporte au titre intitulé : *Crime de Baraterie*, on se convaincra que toutes ses dispositions ne se réfèrent qu'aux cas dans lesquels le capitaine cause un tort au navire *dont il a la conduite*, ou à la cargaison *dont il est dépositaire*.

C'est, il faut bien l'avouer, une lacune, quoiqu'en ait dit la cour de Rennes, et qui, malgré l'autorité de MM. Rauter et Faustin Hélie, n'a pas été comblée par la loi du 10 avril 1825 ou le décret des 24 mars et 26 avril 1852. Cette lacune s'explique très-bien.

La législation pénale maritime n'a jamais été codifiée. En 1807, la législation maritime ayant été réunie à celle du commerce de terre, on n'a pas compris et on ne pouvait comprendre dans ce travail, la partie pénale qui fut ajournée, comme devant faire l'objet d'un code particulier. Peu de temps après (1810), les rédacteurs du code pénal écartèrent aussi tous les délits relatifs à la marine, se réservant de les comprendre dans le code criminel maritime, alors en projet, et qui est toujours resté à l'étude; les efforts des gouvernements qui se sont succédé, n'ont abouti, sur d'incessantes réclamations des ports de commerce, qu'à produire la loi fort incomplète du 10 avril 1825.

Quoiqu'il en soit, le crime ne devant pas rester impuni, il vaut mieux recourir à loi du 10 avril 1825 que de faire l'application de l'art. 437 du code pénal, ou au décret des 24 mars et 26 avril 1852, dont l'art. 89 est ainsi conçu :

« Tout individu inscrit sur le rôle d'équipage, qui volontairement et dans une intention criminelle échoue, perd ou détruit par quelque moyen que ce soit, autre que celui du feu ou d'une mine, le navire sur lequel il est embarqué, est puni de dix à vingt ans de travaux forcés. Si le coupable était, à quelque titre que ce soit, chargé de la conduite du navire, il lui sera appliqué le maximum de la peine.

» S'il y a eu homicide ou blessures par le fait de l'échouement, de la perte ou de la destruction du navire, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et dans le second puni des travaux forcés à temps. »

TROISIÈME SECTION.

Abordage entre navires français et étrangers, dans les eaux françaises.

359. — L'abordage peut avoir lieu :

Ou entre un navire de guerre étranger et un navire de guerre français.

De deux choses l'une, ou il y aurait crime et c'est un *casus belli*, ou il n'y aurait qu'un quasi-délit et la réparation de ce dommage involontaire se réglerait de nation à nation, par les voies diplomatiques.

Ou entre un navire de guerre étranger et un navire marchand français.

Accueillir la plainte de ce dernier, ne serait-ce pas forcer l'autre à accepter toutes les conséquences de l'action judiciaire? Comment le capitaine du navire de commerce pourrait-il mettre à exécution la sentence qu'il obtiendrait? L'Etat favorisant ainsi l'intérêt privé, ne courrait-il pas le risque de voir cesser ses rapports internationaux, et ne se créérait-il pas des embarras qui ne sauraient être mis en balance avec les exigences des particuliers?

Pour l'abordage entre un navire de guerre français et un navire de commerce étranger, ou entre deux navires de commerce, l'un français, l'autre étranger, l'action sera portée devant les tribunaux.

360. — S'il n'est point possible de signifier la demande en justice, soit à la personne du capitaine étranger, soit à sa résidence passagère, soit à bord de son navire, la copie de l'exploit est remise par l'huissier au parquet de M. le procureur impérial.

Quant à la protestation, nous avons déjà fait remarquer que, si le capitaine n'était pas rencontré, la copie serait déposée à la mairie du lieu le plus voisin du sinistre, et pour l'abordage en pleine mer, à la mairie du lieu où se réfugie le navire.

361. — Lorsqu'il sera interjeté appel d'un jugement, la copie de l'acte d'appel sera signifiée au capitaine étranger, au parquet de M. le procureur général de la cour où la cause doit être vidée.

362. — Un principe incontestable, c'est que l'étranger, entrant sur le territoire français, devient momentanément et pendant le temps qu'il y réside, sujet du pays, en ce sens qu'il contracte tacitement l'obligation de se soumettre aux lois de police et de sûreté.

Si donc il provoquait un abordage, avec l'intention criminelle de faire périr un autre navire, ou de lui causer des avaries, on le rendrait justiciable des tribunaux français, sans avoir égard à cette fiction du droit des gens, que son navire doit être considéré comme une partie du territoire de la nation à laquelle il appartient, et parce qu'un français aurait souffert. (*Avis du conseil d'Etat, du 28 octobre 1806, approuvé le 20 novembre suivant.*)

363. — Le capitaine étranger, qui voudrait se porter partie civile dans un procès criminel, serait assujetti à fournir la caution *judicatum solvi*, qui peut être demandée par la partie prévenue ou requise par le ministère public.

QUATRIÈME SECTION.

Abordage entre navires étrangers, dans les eaux françaises.

364. — La justice n'est due en France qu'aux nationaux, en sorte que les étrangers ne peuvent la revendiquer comme un droit.

Dans une collision entre deux navires de commerce étrangers, il faut distinguer si l'abordage est arrivé en pleine mer ou dans les eaux françaises.

Dans le premier cas, le défendeur peut décliner la compétence, et le tribunal, lui-même, pourrait d'office se déclarer incompétent, nonobstant le consentement des deux parties à accepter sa juridiction.

Le tribunal ne retiendrait la cause que si l'une des parties intéressées jouissait en France des droits civils, ou que le pouvoir d'ester en justice lui serait accordé par quelque traité diplomatique.

Y eût-il crime, que la justice française n'en saurait être saisie.

Dans le second cas, le fait s'étant accompli dans les eaux françaises, c'est sur le territoire, que l'obligation de réparer le quasi-délit a pris naissance; c'est là que les avaries peuvent être constatées et que la réparation peut s'obtenir, et il y aurait injustice à refuser une protection à l'étranger, qui aurait à se plaindre d'un crime comme d'un quasi-délit.

365. — A l'occasion d'un abordage dans les eaux françaises, le tribunal de Rouen, par un jugement du 15 novembre 1843, s'est déclaré compétent.

Un capitaine anglais, assigné par un autre capitaine anglais, en réparation du dommage occasionné par suite d'un abordage en rade du Hâvre, soutenait que des juges français n'avaient aucune juridiction sur deux étrangers, surtout quand ceux-ci étaient de la même nation.

Le tribunal s'est déclaré compétent parce qu'il s'agissait de matière commerciale, que le fait s'était passé dans les eaux françaises, que si nos codes se taisaient sur la compétence des tribunaux français en pareil cas, il ne s'ensuivait pas que ce silence dût être négatif, que la jurisprudence et les arrêts étaient d'accord pour admettre la compétence au sujet de différents nés entre étrangers, pour marchés passés en foire de France, ce qui indique que la question de compétence est laissée à l'appréciation du juge qui la décide, selon la nature des faits; qu'en un mot, l'incompétence dans l'espèce n'était point de principe absolu à raison des personnes, comme on aurait voulu l'induire de certains arrêts de cassation mal interprétés, et que si l'on se reporte à l'ancienne législation, on voit que, sous l'empire de l'ordonnance de 1681, le conseil de l'amirauté connaissait des abordages entre tous navires nationaux comme étrangers. (*Gazette des Tribunaux*, *du 18 novembre 1843.*)

366. — Les capitaines étrangers, de même nation, feront toujours mieux de s'adresser aux tribunaux français que de soumettre leurs différends aux consuls de leur nation. Outre qu'il serait difficile à ceux-ci de se livrer à des voies d'information, d'appeler des témoins et de les contraindre à comparaître, les parties elles-mêmes n'auraient aucun moyen légal de mettre à exécution leur sentence.

L'instruction donnée par le gouvernement français à ses consuls, le 29 novembre 1833, annonce clairement que les porteurs de ces sentences ne trouveraient pas d'appui auprès de nos magistrats.

Cette instruction, en défendant aux consuls français de rendre des sentences pour lesquelles les parties auraient besoin de recourir aux autorités locales, termine ainsi :

S'il arrivait que l'autorité locale prêtât main forte à l'exécution des sentences consulaires, on aurait alors à craindre que, prenant l'exigence de notre consul pour la mesure des complaisances qu'aurait notre propre gouvernement, elle vint à réclamer à son tour, pour les jugements rendus *par ses agents sur notre territoire, l'assistance de notre justice, et la réponse négative* que nous serions obligés de faire, pourrait amener des discussions fâcheuses. (DALLOZ, *nouveau v° Consul., p. 288.*)

367. — Toutes les exceptions tirées du défaut de protestation, de l'inobservation des délais pour la protestation ou la demande en justice, sont opposables par l'étranger au capitaine étranger, qui ne saurait avoir la prétention d'être jugé suivant les lois de son pays, fût-il en contestation avec un capitaine de sa nation.

« Des étrangers, dit FÉLIX, p. 166, qui ont accepté la juridiction française, ne peuvent pas exiger qu'on prononce sur leurs contestations suivant les lois de leurs pays, par cela même qu'ils acceptent la compétence des autorités, ils se soumettent à procéder dans les formes usitées dans le pays où leur demande est formée, et à recevoir une décision conforme aux lois de ce pays. »

368. — De ce principe du droit des gens que les nations sont souveraines et indépendantes les unes des autres, il s'ensuit que tout gouvernement doit s'abstenir de s'immiscer par ses agents dans un débat qui s'élèverait à l'occasion d'un abordage entre deux navires de guerre étrangers, sous même pavillon, ou naviguant sous pavillons différents, et entre deux bâtiments de commerce, affretés l'un et l'autre par un gouvernement étranger.

Une intervention de la part des délégués du pouvoir exécutif ou judiciaire, constituerait pour l'État qui la tolérerait, un droit de juridiction, et ce droit est un des attributs de la souveraineté; or chaque officier à bord de son navire, ne saurait, sans aliéner la souveraineté et l'indépendance de l'État qu'il représente, ou sans abdiquer l'autorité dont il est revêtu, reconnaître un supérieur ou un juge commun.

On ne rappelle ici ces principes que pour le cas, où des pilotes français étant à bord de ces navires, on ne s'imaginât que leur présence autoriserait les agents du pouvoir judiciaire, dans la prévision ou la certitude d'un crime, à se transporter à bord des navires, à procéder à des interrogatoires, et à y faire, en un mot, une instruction.

Cette descente judiciaire permise par nos lois dans toute autre circonstance, ne serait au moins praticable qu'avec l'assentiment de l'officier commandant. Mais l'abstention doit être la règle de conduite de nos fonctionnaires. Le navire étant, par une fiction du droit des gens, une partie du territoire de la nation à laquelle il appartient, le crime du pilote est censé commis en territoire étranger, où le délégué du pouvoir exécutif ou judiciaire n'aurait aucune autorité. D'autre part, cet officier, en acceptant la juridiction d'un pays étranger, ou se plaçant sous le patronage des autorités locales, laisserait commettre à son bord un acte de souveraineté.

369. — On remarquera que, si un navire marchand, français ou étranger, se plaignait d'un abordage causé par un navire de guerre français, le capitaine aurait une action contre l'Etat, et cependant cette action ne serait pas accueillie en justice, si elle était dirigée contre le commandant d'un navire de guerre étranger. C'est que, dans ce dernier cas, si on laissait saisir une juridiction quelconque par ce motif que des intérêts privés sont lésés, et que le

chef de l'Etat doit protection à ses sujets ou à ceux qui se sont mis momentanément sous sa sauvegarde, on souffrirait par là même qu'il fût porté atteinte à l'indépendance d'une autre nation.

Pareillement, nos tribunaux se déclareraient incompétents sur une demande portée par le capitaine d'un navire de guerre étranger contre le capitaine d'un navire marchand, français ou étranger; la raison en est sensible, si la demande était repoussée, quels seraient les moyens de contrainte de ce dernier capitaine pour le remboursement de ses frais.

370. — L'accès des tribunaux étant interdit, le capitaine du navire marchand ne restera pas pour cela dans l'inaction. Son premier soin sera de faire constater officiellement les causes du sinistre et l'importance des avaries. A cet effet, il consignera l'événement sur son registre de bord; il fera sa déclaration au premier port de débarquement, devant l'autorité locale, soit devant le consul, soit devant le juge de paix, soit devant le président du tribunal de commerce; il l'appuiera du témoignage des gens de l'équipage; enfin sur la requête du capitaine, l'autorité nommera trois experts, qui seront chargés de faire un rapport; c'est par l'accomplissement de ces formalités, que le chef de l'Etat couvrira de sa protection l'intérêt privé.

371. — Quoique l'abordage ait eu lieu entre deux navires étrangers de la même nation, le gouvernement ne serait pas impuissant devant un crime; on ne s'arrêterait pas à cette fiction du droit des gens, que les capitaines, à leur bord, sont sur le territoire de leur pays. Ne suffirait-il pas que la tranquillité du port soit compromise pour motiver l'intervention de l'autorité judiciaire? Un Etat puise dans le droit des gens l'obligation naturelle de protéger les étrangers dans toute l'étendue de son territoire.

CINQUIÈME SECTION.

Abordage entre navires français et étrangers, dans les eaux étrangères.

372. — Trois hypothèses peuvent se présenter :

Ou le capitaine saisira un tribunal français ;

Ou il saisira un tribunal étranger aux deux parties ;

Ou le capitaine français citera l'étranger devant les juges naturels de ce dernier.

373. — Si c'est un capitaine étranger qui se plaint d'un français et qui s'adresse à la juridiction française, il portera son action devant le tribunal du domicile de l'armateur ou devant le tribunal du domicile du capitaine.

Pour se conserver une action utile, il aura dû se conformer aux usages du pays où le sinistre est arrivé, et pour la faire apprécier aux juges, il aura dû prendre toutes les précautions légales, afin de justifier péremptoirement de l'importance du dommage.

374. — La maxime *actor sequitur forum rei*, ne forme-t-elle pas obstacle à ce que le capitaine français saisisse les tribunaux de son pays, de l'action portée contre un étranger.

Tout le débat se concentre dans les termes de l'article 14 du code Napoléon.

On se demande, si en présence de ces mots, *obligations contractées*, qu'emploie cet article, il ne faut pas en conclure que la compétence des tribunaux français est limitée aux obligations résultant *des contrats*, sans l'étendre aux obligations qui prennent naissance dans un quasi-délit.

On se rappelle l'abordage qui eut lieu dans la Manche, entre le navire français le *Phénix* et le navire anglais le *Britannia*.

La compagnie anglaise, à laquelle appartenait ce dernier navire, avait été citée devant le tribunal du Hâvre, dont elle déclinait la compétence.

Sur l'appel, la cour de Rouen rendit l'arrêt suivant, à la date du 6 février 1841. (Dalloz, 1841, 2, 122.)

« Attendu que tout français a le droit de s'adresser aux tribunaux de son pays, pour demander justice; que ce droit est une conséquence de la protection due par la puissance publique aux regnicoles; que ce principe se trouve proclamé par l'art. 14 du code Napoléon, qui dispose que l'étranger, même non résidant en France, pourra être traduit devant les tribunaux de France, pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des Français;

» Que l'unique question est de savoir si ces expressions, *contractées*, peuvent s'appliquer aussi bien aux obligations résultant d'un délit ou quasi-délit qu'aux obligations provenant d'une convention expresse ;

» Attendu que l'art. 14 ne restreint pas le droit qu'il accorde aux conventions, mais qu'il l'étend à toutes les obligations, sans distinguer entre les divers moyens par lesquels elles peuvent être contractées.

» Qu'il résulte évidemment des termes des art. 1370 et suivants du code Napoléon, et notamment de l'art. 1382, spécialement applicable à l'espèce, qu'une obligation peut aussi bien être contractée par un fait ayant le caractère d'un délit ou d'un quasi-délit, que par une convention expresse ;

» Que d'ailleurs cette définition des obligations, n'est que la reproduction de celle qui était donnée par la loi romaine;

» Attendu enfin qu'aucun motif assez puissant n'existe pour établir entre les diverses obligations, dont un étranger peut être tenu envers un Français, une distinction que la loi française n'a pas créée, alors surtout que cette distinction aurait pour résultat de restreindre une protection qu'elle a voulu généralement assurer aux nationaux contre l'étranger, et de transporter aux tribunaux du pays de cet étranger, une juridiction que le droit de souveraineté française doit maintenir à la justice nationale. »

Pourvoi. — M. Gaujal, conseiller rapporteur, s'exprimait ainsi :

« S'il est vrai, en principe, que chacun doit être traduit devant son juge naturel, il est également vrai qu'il appartient à chaque peuple de fixer les conditions auxquelles il subordonne ses relations avec les autres peuples. De là, les nombreuses exceptions apportées par nos codes à la règle *actor sequitur, etc.* »

Code Napoléon, art. 3, 9, 16, 912;

Code de commerce, 160, 166;

Instruction criminelle, 6, loi 17 avril 1832, titre III.

L'art. 14 renferme aussi une de ces exceptions, et si Vattel, dont l'opinion a été invoquée par les demandeurs en cassation, avait vécu et écrit sous le code, il eut certainement reconnu l'exception que nous signalons.

Au surplus, la règle *actor sequitur, etc.*, subsiste encore, même en présence de l'art. 14. Le Français est toujours libre de traduire l'étranger devant les tribunaux de son pays, mais s'il préfère saisir de son action la juridiction française, il ne fait qu'user de son droit. Qu'on ne dise pas que c'est là un droit exorbitant, c'est aux étrangers qui traitent avec des Français, et qui s'exposent à subir des engagements involontaires, à s'enquérir de la loi française, réputée connue de ceux qu'elle oblige ; et d'ailleurs il serait par trop

singulier que, lorsqu'un étranger débiteur d'un Français, se trouve en France, celui-ci fût obligé d'aller demander justice à des tribunaux étrangers, dont les décisions pourraient même être soumises, en France, à une révision avant leur exécution; ce serait méconnaître la pensée qui a dicté la règle de l'art. 14, introduite dans un but tout de protection pour les nationaux.

La maxime *actor sequitur*, écartée de la cause, reste à examiner si de ces expressions, obligations contractées, qui se trouvent dans l'art. 14, on peut conclure que ce serait violer cet article que de l'étendre aux obligations qui dérivent de toute autre cause qu'un contrat.

Les demandeurs en cassation repoussent la compétence française pour apprécier le dommage qu'il ne nie pas avoir causé et devoir réparer, uniquement parce qu'il n'y a point de contrat écrit, d'acte authentique qui ait constitué l'obligation, mais d'où naissent les obligations.

Obligations, dit la loi romaine (Inst. des oblig. § 2), *ex contractu fiunt, aut ex quasi contractu, aut ex maleficio, aut ex quasi maleficio*. Ainsi il y a obligation, non pas seulement lorsqu'il y a contrat, mais aussi quand il y a quasi-contrat, délit, quasi-délit; dans tous ces cas, et malgré la diversité des causes, le lien de droit est le même, doit produire les mêmes effets. Alléguerait-on que lorsque l'étranger s'oblige en vertu d'un contrat, il est réputé se soumettre volontairement à la juridiction française, à la différence des autres causes d'obligations? Mais d'abord le quasi-contrat se forme aussi par le fait volontaire de l'une ou plusieurs des parties; quand il y a délit ou quasi-délit, la volonté n'est plus nécessaire, la conséquence inévitable du fait, même involontaire, c'est un engagement forcé avec toutes ses conséquences. Il n'y a donc pas chez l'auteur du délit absence de la volonté de se soumettre à la juridiction

française ; cette absence de volonté ne peut pas exister. La volonté et ses conséquences sont inhérentes au quasi-délit, donc toutes les fois qu'il y a quasi délit de la part d'un étranger envers un français, cet étranger est soumis à la juridiction française.

Arrêt de la cour de cassation du 13 décembre 1842 :

« Attendu que cette affaire où il ne s'agit que d'intérêts privés est régie, non par les principes généraux du droit des gens, mais par les règles positives du droit civil français.

» Que le mot obligations n'étant limité ni modifié par aucune expression, doit nécessairement être entendu, dans le sens générique et absolu qui lui appartient en droit.

» Qu'il s'applique dès lors à toutes les obligations qu'elles qu'en soient la nature et la cause, et à celles qui sont contractées par le fait de celui qui ayant commis un quasi-délit est obligé, suivant l'expression de l'art. 1382, à réparer le dommage qu'il a causé,

Rejette.

DALLOZ, 1843, 1, p. 15 ;

Opinion conf., HORSON.

375. — Le capitaine étranger est assigné au parquet du procureur impérial près le tribunal où est portée la demande.

Celui-ci vise l'original et envoie la copie au ministre des affaires étrangères. (*Art. 69, code de procéd. civ., opin. conf.* HORSON.)

376. — Le délai pour comparaître est fixé par l'art. 73 du même code.

1° A deux mois pour ceux demeurant en Corse, dans l'île d'Elbe ou de Capraja, en Angleterre ou dans les États limitrophes de la France.

2°. A quatre mois pour ceux demeurant dans les autres États de l'Europe.

3° A six mois pour ceux demeurant hors d'Europe en deçà du cap de Bonne-Espérance.

4° A un an pour ceux demeurant au-delà.

Si l'assignation était donnée au capitaine en France, elle n'emporterait que les délais ordinaires. (*Art. 74 code de procéd. civ.*)

377. — Quel est le tribunal compétent?

La loi, dit M. Horson, ne s'explique pas sur le choix du tribunal français devant lequel l'étranger peut être appelé, mais on n'a jamais douté que ces demandes ne puissent être portées devant le tribunal du domicile du poursuivant.

378. — A l'égard du capitaine étranger qui se serait rendu coupable d'un crime envers un Français, en pleine mer ou dans un port étranger *et vice versà;* si le crime avait été au contraire commis par un Français, le ministère public n'aurait pas d'action pour se saisir du coupable. (*Art. 7 du code d'inst. criminelle.*)

La partie lésée n'a qu'une action civile qui, pour être accueillie en justice, n'a pas besoin d'être entourée des formalités prescrites par les art. 435 et 436 du code de commerce.

379. — Comme l'art. 14, code Nap., ne renferme qu'une faculté en faveur du Français, ce dernier est libre de ne pas en user et de se pourvoir devant un tribunal étranger, soit devant celui qui est le plus voisin du sinistre, soit devant celui de la nation à laquelle appartient cet étranger. (*Arrêt de cassation, 14 février 1837.* — Dalloz, 1837-1-100.)

Partout, l'étranger obtient justice. La France est peut-être le seul pays où l'étranger éprouve le plus d'obstacles.

380. — Il s'agit de savoir si lorsque le Français a choisi

librement une juridiction étrangère, il peut reporter la même demande devant les tribunaux de son pays.

Lorsque l'action ne sera pas jugée ou que les juges se seront dessaisis de l'affaire avant jugement, ou que la contestation aura été jugée par des arbitres sans pouvoir, nul doute que le Français n'ait conservé le droit de soumettre en France, la même demande à l'appréciation des tribunaux français.

DALLOZ, 1848-2-187;

DALLOZ, 1845-1-77.

381. — Mais lorsque le Français aura épuisé tous les degrés de juridiction à l'étranger, la décision sera définitivement acquise au capitaine étranger, il y aura chose irrévocablement jugée contre le Français.

Il ne serait permis au Français de saisir la juridiction française, que pour le cas de révision, s'il était porteur d'un jugement de condamnation, et pour le rendre exécutoire en France.

Quant à la révision de ce jugement, laquelle est soumise aux tribunaux civils quoiqu'il s'agisse d'une matière commerciale, elle ne porte pas sur la chose jugée ou sur le point de savoir si la partie s'est conformée aux lois de sa nation, ou aux lois du pays qui lui a rendu justice; le tribunal vérifie si l'exécution en est possible en France et si le jugement ne contrarie pas, dans ses dispositions, les règles du droit public de la France. (*Arrêt de cassation*, *14 juillet 1825*. — DALLOZ, 1825-1-365.)

SIXIÈME SECTION.

Abordage entre navires français, dans les eaux étrangères.

382. — Qu'un abordage arrive dans un lieu où la France n'ait point de représentant, le capitaine qui ne se pourvoit pas devant les tribunaux de la localité, a la faculté de ne porter son action, qu'après son retour en France, et devant les tribunaux de son pays.

Il n'existe, en effet, aucun texte de loi qui oblige le Français à traduire un autre Français devant des tribunaux autres que ceux de leur nation.

Dans les expéditions maritimes, le capitaine, hors du territoire français, a souvent recours à l'autorité des magistrats étrangers, et c'est une obligation très-rigoureuse pour lui, d'en agir ainsi, comme dans le cas de relâche forcée (art. 245), de naufrage (art. 246), d'emprunt à la grosse (art. 234), ou en matière de jet de marchandises, dont il doit être fait état (art. 414).

Mais pour les contestations qui surviennent entre les navigateurs, si elles ne peuvent être soumises au consul qui est leur véritable juge en pays étrangers, elles sont ou doivent être portées devant les tribunaux de leur pays, à moins que, par un consentement réciproque, les parties ne veuillent se faire juger sur les lieux-mêmes et par les tribunaux étrangers.

383. — Si le capitaine a réservé son action pour la soumettre aux tribunaux français, la demande devra être formée dans le mois de son arrivée au premier port en France.

Le capitaine n'oubliera pas de faire constater le sinistre et ses causes, suivant les lois et usages du pays; autrement, sa demande, n'étant pas appuyée de preuves, pourrait être rejetée faute de justification.

Pour la compétence, il n'y a plus nécessité de maintenir la dérogation au droit commun; l'action étant personnelle et mobilière, sera portée devant le tribunal du domicile du défendeur.

384. — Le ministère public n'a point à rechercher ni à poursuivre d'office un crime, commis en territoire étranger par un Français envers un autre Français.

L'action publique n'aurait son cours que si le Français offensé rendait plainte; encore faudrait-il que le prévenu n'ait été ni poursuivi ni jugé pour ce fait en pays étranger. (*Art.* 7 *du code d'instruction criminelle.*)

385. — Le rôle des consuls ne se borne pas à protéger et à défendre les nationaux, à veiller à la conservation de leurs droits, et à maintenir la police entre eux. Ils sont encore délégués par le souverain, pour remplir des fonctions judiciaires sur le territoire étranger.

Toutefois, on distingue les consuls des pays de chrétienté, de ceux qui sont établis aux Echelles du Levant et de Barbarie (1). La délégation des premiers se restreint aux contestations qui s'élèvent entre les capitaines et les matelots d'un navire, ou entre les passagers français et les équipages, aux règlements d'avaries dans les termes des art. 414 et 416 du code de commerce, tandis que les seconds ont une juridiction pleine et entière, basée sur des conventions diplomatiques.

---

(1) On appelle *Echelles du Levant*, les ports de la Méditerranée orientale, soumis à la dénomination ottomane, et dans lesquels les Européens ont des comptoirs.

On désigne sous le nom d'*Echelles de Barbarie*, les ports de l'Afrique septentrionale.

Consuls en pays de chrétienté.

386. — Sous le gouvernement de Louis-Philippe, des réclamations avaient été présentées au sujet de l'étendue des pouvoirs judiciaires des consuls en pays de chrétienté; certains d'entre eux avaient essayé d'élargir le cercle de leurs attributions; mais après la réorganisation des consulats qui se fit en 1833, une instruction spéciale parut à la date du 29 novembre 1833, qui a fixé les véritables limites de leur compétence.

Cette instruction porte :

« L'intention de Sa Majesté est que les consuls, s'abstenant désormais de tout essai inutile ou dangereux, se bornent à la juridiction contentieuse qui leur est généralement reconnue par l'usage, à celle qu'a implicitement consacrée chez nous l'avis donné par le conseil d'Etat, en 1806, et dont les art. 15, 19 et 22 de l'ordonnance du 29 octobre dernier offrent une application, à celle, en un mot, qui ne devant avoir son effet que sur notre territoire ou sur des navires couverts de notre pavillon, ne peut, dans aucun cas, être contrariée par l'autorité locale; et qu'ils attendent pour réclamer, s'il y a lieu, des droits plus étendus, les traités qui peuvent être conclus avec la puissance dans les états de laquelle ils sont accrédités, ou les directions du département des affaires étrangères; ils songeront, si l'intérêt particulier vient quelquefois les solliciter de se départir de ces règles, qu'ils peuvent, en les perdant de vue, compromettre les intérêts généraux de leur mission et s'exposer, par une démarche inconsidérée, au mécontentement du roi. »

387. — Dans les contestations d'abordage, si les parties ne comparaissent pas volontairement devant le consul, en

pays de chrétienté, celui-ci ne saurait être juge. L'autorité locale ne lui prêterait peut-être pas son concours. La mission du consul, après que le capitaine aura protesté dans les vingt-quatre heures, par le ministère du chancelier, et cela, sous peine de déchéance de toute action ultérieure, consistera à répondre à la requête que lui présentera le capitaine, afin de nomination d'experts qui seront chargés de rechercher les causes et l'importance des avaries. Ajoutons que cette procédure devra se faire, autant que possible, contradictoirement avec la partie adverse, ou elle dûment appelée.

388. — Pour la demande en justice, elle sera signifiée dans le mois du jour de l'arrivée du navire abordé sur le territoire français. Il est inutile de la signifier au capitaine qui se trouverait encore dans le ressort du consulat, pendant le mois qui suivrait la protestation, pour l'ajourner à comparaître devant un tribunal français, malgré le délai légal qu'on pourrait lui accorder, à raison des distances, d'après l'art. 1033 du code de procédure civile.

389. — Les navigateurs ont encore le moyen de terminer leurs différends dans l'étendue d'un consulat, sans recourir à la justice territoriale. Ils peuvent choisir, comme arbitre, le consul. L'instruction du 29 novembre 1833, sur l'exercice de la juridiction consulaire en pays de chrétienté, lui fait une obligation de se charger des arbitrages qui leur seront déférés.

Le compromis, qui donnera pouvoir au consul, sera rédigé, suivant les formes valables dans le pays, afin d'obtenir un titre exécutoire dans le pays même et en France. (*Instruct., 29 novembre 1833.*)

390. — La sentence sera rendue en premier ou dernier ressort.

En cas d'appel, il sera porté à l'option de la partie, ou

devant les juges locaux, s'il y a lieu, ou devant les tribunaux de France.

C'est la cour d'appel du continent qui remplace le parlement le plus proche du consulat, qui sera compétente, et non la cour de la colonie la plus rapprochée de ce consulat.

Suivant l'art. 18, l. I, t. IX, de l'ordonnance de 1681, les appellations des jugements des consuls établis ailleurs qu'aux Echelles du Levant, aux côtes d'Afrique et de Barbarie, ressortissaient au parlement le plus proche du consulat où les sentences avaient été rendues.

Il en était ainsi, quoiqu'il existât des conseils supérieurs dans les diverses colonies françaises les plus rapprochées du consulat.

L'arrêté du gouvernement du 29 prairial an X (1er juin 1802), qui a maintenu, dans les colonies, les tribunaux existants en 89, a statué qu'il n'était rien innové, soit à leur ressort, soit à leur compétence.

L'ordonnance du roi, du 22 novembre 1819, qui a ordonné que les conseils supérieurs des colonies prendraient la dénomination de cours royales, a répété la même déclaration.

Par conséquent, les cours d'appel, établies dans les colonies françaises, ne remplacent nullement les anciens parlements, quant à la connaissance des appellations des jugements rendus par les consuls :

Arrêt de la cour de Bordeaux, 24 novembre 1836;

DALLOZ, 1838, 2, 72;

MERLIN, conf., rep., v°, consul français, § II, N° 6.

391. — Pour éviter que les actes des consuls ne soient soumis à des débats devant l'autorité territoriale, les compromis porteront expressément, et autant que possible, avec stipulation de dédits, pour en assurer l'effet, renonciation

à tout appel et recours devant les tribunaux du lieu, et ils autoriseront les consuls à agir comme amiables compositeurs, sans formalité de justice. (*Instruct., 23 nov. 1833.*)

392. — Si les sentences doivent recevoir exécution en France, les consuls pourront en délivrer des expéditions auxquelles ils ajouteront le mandement d'exécution prescrit, pour les jugements rendus en France, par l'art. 146 du code de procédure civile. (*Ibid.*)

Consuls en pays hors chrétienté.

393.—Les consuls du Levant et de Barbarie se distinguent des consuls des pays en chrétienté, par leurs droits, attributions et prérogatives.

Leur compétence est déterminée par l'édit de 1778.

« Nos consuls connaîtront en première instance des contestations de quelque nature quelles soient, entre nos sujets négociants, navigateurs et autres dans l'étendue de leurs consulats. Nosdits consuls pourvoiront chacun, dans son district, au maintien d'une bonne et exacte police, entre nosdits sujets de quelque qualité et condition qu'ils puissent être, soit à terre, soit dans les ports et dans les différents mouillages et rades où les navires du commerce font leur chargement et leur déchargement, ordonnons à nosdits consuls de rendre fidèlement la justice..... » (*Art. 1er.*)

394. — D'après l'art. 2 de ce même édit, il est défendu aux Français, sous peine d'amende, de se pourvoir ailleurs que devant les consuls :

« Faisons très expresses inhibitions et défenses à nos sujets, voyageant, soit par terre, soit par mer, ou faisant le commerce en pays étrangers, d'y traduire pour quelque cause que ce puisse être nos autres sujets, devant les juges ou

autres officiers des puissances étrangères, à peine de 1,500 livres, en paiement de laquelle les contrevenants seront condamnés et contraints par corps, à la diligence de nos procureurs généraux de nos cours de parlement, où ressortiront les appels des sentences des consuls devant lesquels lesdits contrevenants eussent dû former leur demande ou porter leurs plaintes, et en cas d'exécution faite contre aucun français, en vertu de jugements ou ordonnances émanés d'une autorité étrangère, seront en outre, ceux de nos sujets qui les auront obtenus, condamnés aussi par corps aux dépens, dommages et intérêts des parties, qui en auront souffert, en quelque manière que ce soit.

» Ordonnons à nos consuls de constater les contraventions mentionnées en l'article précédent, par des procès-verbaux ou informations, auxquels il sera procédé, en présence des contrevenants ou iceux dûment appelés, et d'adresser lesdits procès-verbaux et informations au secrétaire d'État ayant le département de la marine, qui les fera passer à nos procureurs généraux, chacun dans leur ressort. » (*Article 3 ibid.*)

Une infraction à cet édit ne rendrait pas nuls les jugements émanés des tribunaux étrangers; elle rendrait les parties passibles de l'amende.

395. — Nonobstant cette défense de recourir à une juridiction étrangère, les parties sont libres de constituer un tribunal arbitral. Nul doute que cette voie ne leur soit ouverte en pays étranger, comme en France; en prenant des arbitres même non français pour les juger, ces parties ne commettent aucune infraction à l'édit de 1778.

La sentence arbitrale rendue, le dépôt en est effectué aux mains de l'autorité locale, si ce moyen est praticable, pour en obtenir l'exécution dans le pays même, soit aux mains du consul ou du tribunal civil du premier port

qu'abordera le capitaine, pour la rendre exécutoire en France.

396. — Avant l'édit de 1778, DECORMIS prétendait que les consuls ne devaient connaître que des causes sommaires qui exigent célérité et une prompte exécution. (*T.* II, *p. 1314.*)

VALIN relève ce passage et leur attribue, d'après un arrêt du parlement d'Aix, du 22 avril 1742, et une sentence de Marseille, du 24 mars 1750, la connaissance de toutes les affaires de commerce et de police, sans en excepter aucune. (Ier *vol., p.* 255.)

397. — Les fins de non-recevoir résultant du non accomplissement des art. 435 et 436 du code de commerce, pourront être opposées, et les consuls, qui doivent décider d'après nos lois françaises et non suivant celles du pays où ils résident, les accueilleront, s'il y a lieu.

398. — La procédure à suivre devant les consuls est indiquée dans cet édit de 1778.

Forme de la citation. — Lorsqu'il s'agira de former quelques demandes ou de porter quelque plainte devant le consul, la partie présentera elle-même sa requête, et en cas qu'elle ne le puisse faire, il lui sera loisible d'y suppléer par procureur légalement fondé, ou en faisant à la chancellerie du consulat, sur l'objet dont il sera question, une déclaration circonstanciée, dont il sera délivré expédition, qui sera présentée au consul pour tenir lieu de ladite requête. (art. 9.)

Sur ladite requête ou déclaration en matière civile, le consul ordonnera que les parties comparaîtront en personne, aux jour, lieu et heure qu'il jugera à propos d'indiquer, suivant la distance des lieux et les circonstances.

Il pourra même ordonner que les parties comparaîtront d'heure à autre, dans les cas qui lui paraîtront requérir

beaucoup de célérité; ce qui sera exécutoire dans tous les cas, nonobstant opposition ou appellation quelconque. (Art. 10.)

399. — Ladite requête ou déclaration sera signifiée par l'officier qui remplira les fonctions de chancelier, avec les pièces au soutien de la demande, et, si elles sont trop longues, la partie pourra les déposer à la chancellerie, où il en sera donné communication au défendeur, sans déplacer. (Art. 11.)

Cette signification sera faite en parlant à la personne du défendeur ou à son domicile, s'il en a un connu dans le consulat, et par des affiches dans la chancellerie du consulat, à ceux qui n'auront pas de domicile, qui se seront absentés, ou ne pourront être rencontrés; il sera fait mention, dans l'original et dans la copie, du nom du défendeur, de la personne à laquelle la signification aura été laissée, ou de l'affiche qui en aura été faite; il sera donné assignation au défendeur, à comparaître devant le consul, aux jour, lieu et heure indiqués par son ordonnance; l'original et la copie seront signés de l'officier faisant fonctions de chancelier; le tout *à peine de nullité* et sans qu'il soit besoin d'observer d'autres formalités. (Art. 12.)

Les navigateurs et les passagers, qui n'auront d'autre demeure que les navires, y seront assignés dans la forme prescrite par l'article précédent. (Art. 13.)

400. — *Composition du tribunal.* — Les consuls se font assister, pour rendre toutes sentences définitives en matière civile, de deux Français choisis parmi les plus notables qui se trouveront dans les consulats, et auxquels on attribue voix délibérative. Les notables prêtent au préalable, devant les consuls, le serment, en tel cas requis, sans qu'il soit néanmoins nécessaire de réitérer le serment une fois prêté, lorsque les mêmes notables continuent à être adjoints aux consuls pour rendre la justice. (Art. 6.)

Le consul ou l'officier qui le représente, peut rendre seul toute sentence dans les échelles où il sera impossible de se procurer des notables de la nation, et il sera toujours fait mention de cette impossibilité dans les sentences. (Art. 7.)

401. — *Comparution.* — Les parties seront tenues de comparaître en personne devant le consul, dans le lieu et aux jour et heure indiqués par son ordonnance. (Art. 14.)

Pourront néanmoins les parties, en cas de maladie, d'absence ou autres empêchements, envoyer au consul des mémoires signés d'elles, qui contiendront leurs demandes et défenses, et auxquels elles joindront respectivement leurs pièces, si mieux n'aiment lesdites parties se faire représenter par des fondés de pouvoirs ou déclarations *ad hoc* et par écrit, lesquels mémoires ou pouvoirs et déclarations seront déposés à la chancellerie. (Art. 15.)

Il sera, sur lesdites comparutions ou sur les mémoires, pièces ou déclarations envoyés, rendu sur-le-champ, par le consul, une sentence définitive, si la cause lui paraît suffisamment instruite. (Art. 16.)

402. — *Interrogatoire.* — Lorsqu'il sera jugé nécessaire d'entendre par sa bouche, l'une des parties ayant quelque empêchement légitime de se présenter en personne, le consul commettra l'un des officiers de son consulat ou des notables de la nation, pour interroger ladite partie sur les faits qui exigeront des éclaircissements, et sera ledit commissaire, assisté de l'officier faisant fonctions de chancelier, pour rédiger l'interrogatoire par écrit. *(Art. 17.)*

403. — *Descente sur les lieux.* — Dans les cas où il écherra de faire descente sur les lieux ou à bord des navires, le consul pourra ordonner qu'il s'y transportera en personne, ou nommer, à cet effet, un commissaire, comme en l'art. 17; le consul fixera, par la même ordon-

nance ou sentence préparatoire, le jour, le lieu et l'heure du transport, auquel il sera procédé, en présence des parties ou icelles dûment appelées par la signification de la dite ordonnance ou sentence préparatoire en la forme prescrite par les art. 11 et 12 de l'édit, de tout quoi il sera dressé procès-verbal. *(Art. 18.)*

404. — *Expertise.* — Dans les affaires où il s'agira seulement de connaître la valeur, l'état ou le dépérissement de quelques effets ou marchandises, le consul pourra se borner à nommer d'office, parmi les français qui se trouveront dans le consulat, des experts qui, après avoir prêté le serment requis, procéderont en présence des parties ou icelles dûment appelées, aux visites et estimations qui auront été ordonnées, dont ils dresseront procès-verbal, qui sera déposé en la chancellerie. *(Art. 19.)*

La formalité du serment est observée sous peine de nullité, mention en est faite au procès-verbal des experts. L'ordonnance de 1781, n'a pas dérogé à la disposition de l'édit de 1778. Un arrêt de la cour de cassation, du 7 mars 1831, a décidé que cette ordonnance avait, au contraire, maintenu cette disposition, puisque dans son art. 7, tit. Ier, elle prescrit de se conformer, quant à l'administration de la justice, aux lois et règlements antérieurs. (Dalloz, 1831, 1-86.)

Il sera délivré aux parties qui le requerront, des expéditions des procès-verbaux sur lesquels elles pourront fournir leurs observations, sans qu'il soit nécessaire de faire signifier lesdits procès-verbaux, avant le jugement qui sera rendu par le consul, assisté des notables, avec toute la célérité possible, soit en présence des parties ou de leurs fondés de pouvoirs, soit après en avoir délibéré. *(Art. 20.)*

405. — *Enquête.* — Si les parties sont contraires en fait,

dans quelques cas où la preuve testimoniale soit admissible, elles seront tenues de nommer sur-le-champ leurs témoins, et le consul ordonnera que lesdits témoins seront assignés à comparaître devant lui, aux jour et heure qu'il indiquera par la même sentence ou ordonnance, et dans le cas où l'enquête serait ordonnée en l'absence des parties ou de l'une d'elles, le consul fixera, suivant les circonstances, un délai pour remettre ou envoyer le nom des témoins à l'officier faisant fonctions de chancelier, de manière qu'on puisse avoir le temps d'assigner les témoins avant le jour fixé pour les entendre. (Art. 21.)

Les Français indiqués pour témoins, seront assignés par ledit officier, en vertu de la sentence ou de l'ordonnance du consul; quant aux étrangers, le consul fera, vis-à-vis des consuls étrangers, les réquisitions d'usage dans l'Echelle, pour obtenir l'ordre de les faire comparaître, et en ce qui touche les sujets des puissances dans le territoire desquels les consulats sont établis, les consuls se conformeront, pour les faire comparaître, lorsqu'ils le jugeront à propos ou nécessaire, aux capitulations et usages observés dans les différents consulats. (Art. 22.)

Les parties, en présence desquelles la preuve par témoins aura été ordonnée, seront tenues, sans qu'il soit besoin d'assignation, de comparaître devant le juge, aux jour et heure qui auront été indiqués pour recevoir la déposition des témoins, et à l'égard des parties qui auront envoyé leur mémoire, ou se seront fait représenter par des fondés de pouvoirs, la seule signification de ladite sentence ou ordonnance, dans la forme prescrite par les art. 11 et 12, leur tiendra lieu de sommation pour indiquer leurs témoins, et d'assignation pour être présentes à l'enquête. (Art. 23.)

Les témoins défaillants qui ne donneront pas d'excuse

légitime au consul, seront condamnés en trente livres d'amende pour le premier défaut, et en cent livres pour le second.

Les consuls pourront aussi ordonner qu'ils seront contraints par corps à venir déposer, autant que la prudence pourra le permettre en pays étranger et dans les endroits où le gouvernement est dans l'usage de leur prêter main-forte. (Art. 24.)

Après que les parties ou leurs fondés de pouvoirs auront proposé verbalement leurs reproches, si aucuns elles ont, contre les témoins, et qu'il en aura été fait mention dans la sentence qui tiendra lieu de procès-verbal, lesdits témoins seront entendus sommairement; leurs dépositions seront rédigées dans ladite sentence, et le consul, assisté de deux notables, pourra juger sur-le-champ la contestation ou ordonner que les pièces seront laissées sur le bureau pour en être délibéré. (Art. 25.)

Les étrangers, qui ne sauront pas la langue française, seront assistés, pour faire leurs dépositions, d'un interprète qui prêtera au préalable, devant le consul, le serment en tel cas requis. (Art. 26.)

406. — *Jugements.* — Ceux contre lesquels il aura été rendu des sentences par défaut, pourront néanmoins présenter les requêtes en opposition au consul, dans trois jours au plus tard, après celui de la signification desdites sentences à la partie en personne ou à son procureur fondé; passé lequel temps aucune opposition ne pourra être reçue; néanmoins, dans le cas où la partie condamnée serait absente et n'aurait pas de procureur fondé pour la représenter, le délai de l'opposition ne courra contre elle que du jour qu'il lui aura été donné connaissance de la condamnation, et seront cependant les sentences, par défaut, exécutoires sur les biens des défaillants, trois jours après

a signification qui en aura été faite à personne, domicile ou par affiche. (Art. 28.)

Seront les instances sur les oppositions, vidées le plus tôt qu'il sera possible, en observant, suivant les circonstances, les formes sommaires ci-dessus prescrites. (Art. 29.)

La contrainte par corps pourra être prononcée dans tous les cas prévus par les lois françaises. (Art. 36.)

Indépendamment de l'exécution des sentences par toutes les voies praticables dans les pays où elles auront été rendues, elles seront exécutées en France, en vertu du *pareatis*, de même que les sentences rendues par les autres juges. (Art. 35.)

Les appellations des sentences des consuls établis tant aux échelles du Levant qu'aux côtes d'Afrique, seront portées à la cour impériale d'Aix. (Art. 37.)

CHAPITRE XV.

Du Dommage.

407. — Le mot dommage, répété trois fois dans l'article 407, a-t-il la même signification et la même étendue? Se compose-t-il des mêmes éléments?

Dans le premier paragraphe, on n'entend parler que des avaries du navire, à l'exclusion des avaries de la cargaison; en sorte que l'article déclarant que les avaries restent pour le compte de chaque navire, ne comprend pas les avaries de la cargaison qu'il ajouterait à celles du navire, pour en faire une masse et la faire supporter entièrement au navire.

Dans le deuxième paragraphe, ce n'est plus la chose qui supporte le dommage, mais la personne qui est l'auteur du sinistre. On fait alors entrer dans le dommage, non-seulement la perte matérielle du navire ou de la cargaison, ou leurs détériorations, mais les dépenses occasionnées par le sinistre et le gain dont le capitaine est privé.

Enfin, dans le troisième paragraphe, comme les capitaines ne sont pas convaincus d'une faute, mais seulement soupçonnés, le sinistre est réputé fortuit, par rapport au propriétaire des marchandises; les avaries seulement des deux navires sont mises en masse pour être supportées par moitié entre les deux navires.

408. — On voit que le dommage, dans l'abordage par quasi-délit, comprend tout ce qui est la conséquence directe ou indirecte du sinistre.

La perte du navire ou de sa cargaison ; les avaries causées soit au navire, soit à la cargaison.

Les frais de sauvetage, ceux de remorquage, d'entrée au port de relâche et de sortie, les droits de navigation ou de douane.

Les frais de renflouement du navire, ceux de déchargement de la marchandise, de transport, d'entretien et de magasinage.

Les frais de séjour dans un port, achat de nouvelles victuailles, la nourriture et les gages de l'équipage. (*Jug. de Marseille, 1er août 1838.*)

Les frais d'interprète si le navire est étranger.

Les frais de justice, en un mot, toutes les dépenses faites à l'occasion du sinistre.

Les objets même perdus par suite de l'abordage, quelqu'opportunité qu'aurait pu avoir le bâtiment abordé de faire le sauvetage de ces objets. (*Arrêt de la cour de Saint-Denis, île de la Réunion, 27 octobre 1849.*)

On y ajoute :

Les pertes ou les accidents qui seraient survenus au navire par le forcement de voiles, pour gagner le port.

Les frais de déplacement pour se rendre d'une rade à une autre, afin d'y faire les réparations. (*Ibid. arrêt.*)

Le dépérissement du navire à la suite des réparations qui ne lui rendent jamais sa valeur primitive.

La dépréciation des marchandises par le retard qu'elles éprouveraient à être transportées dans le lieu de leur destination.

Le fret ou la portion du fret que le navire aurait acquis.

L'indemnité pour le chômage du navire. (*Jug. de Marseille, 1er août 1838.* — LAINÉ, *Mémorial du commerce, p. 321.*

Le retard apporté à l'expédition.

La perte du gain sur l'opération entreprise. *(Jugement du tribunal de commerce de Nantes, du 18 avril 1849.)*

« Attendu que les dommages et intérêts dus au créancier sont en général de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé.

» Attendu que l'abordage du bateau à vapeur le *Soleil*, a eu pour conséquences directes : 1° de causer à ce bateau le dommage matériel fixé par les experts et dont l'évaluation a été réciproquement acceptée par les parties; 2° de priver Sellier, armateur du *Soleil*, d'un gain et bénéfice sur lequel il devait compter et qu'il s'agit d'arbitrer.

» Attendu que le procès-verbal d'expertise constate que le chômage forcé, par suite de l'abordage du bateau le *Soleil*, a duré depuis le 6 octobre 1847 jusqu'au 7 février 1848, c'est-à-dire quatre mois, etc. »

409. — Les tribunaux peuvent diminuer le chiffre des dépenses lorsqu'ils le trouvent exagéré. Ils peuvent encore n'allouer que le temps strictement nécessaire pour faire les réparations, quoiqu'en fait on eut passé un temps plus considérable à les faire. (Dalloz, 1829-1-300.)

Voici un exemple de réduction, dans un jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 1er août 1838 :

« Attendu que les salaires et la nourriture de l'équipage pendant le temps des réparations doivent être à la charge du capitaine Olive, qui est reconnu en faute, mais qu'il y a lieu de déduire de ce temps le nombre de jours qui aurait été moralement nécessaire au capitaine Folger, lors même que l'événement qui donne lieu au procès ne serait pas arrivé, pour débarquer la cargaison et faire ses dispositions pour remettre à la voile, et qu'en fixant à dix jours le temps pendant lequel les salaires et la nourriture de l'équipage du navire le *William-Tell*, doivent rester à la charge du capitaine Olive, tout paraît équitablement fixé et concilié.

» Attendu qu'il est pareillement juste d'accorder au capitaine Folger une indemnité raisonnable, pour le temps qu'il a perdu pendant la réparation des dommages causés par l'abordage. » (LAINÉ, 1838, p. 321.)

410. — Dans l'abordage douteux, le dommage s'arrête à la perte matérielle du navire, ou aux dépenses faites dans l'intérêt du navire seulement pour sa conservation et utiles pour sa rentrée au port d'armement, ou la continuation de son voyage au port de destination. C'est qu'en effet, le sinistre, arrivé sans qu'on en connaisse parfaitement l'auteur, ne saurait être une source de dommages et intérêts ou une cause de gain pour l'un des capitaines.

Je ne parle pas de la perte des marchandises ou des dépenses faites pour leur conservation, la perte est pour le propriétaire, et les dépenses sont également à sa charge sans recours vers le capitaine ou l'armateur.

411. — Mais que décider à l'égard du chômage ? Ce n'est pas là une dépense, mais un préjudice, comme la privation du gain, et qui n'entre pas dans la masse des dépenses à supporter en commun.

La cour de Bordeaux a jugé en sens contraire, par arrêt du 31 août 1841.

Le 10 novembre 1840, un abordage eut lieu entre les deux bateaux à vapeur l'*Éclair* et la *Garonne*, qui causa à ce dernier de graves avaries.

Le sieur Rivière, agent de la compagnie la *Garonne*, après avoir fait faire les réparations nécessaires, assigna les sieurs Burgade et Saint-Martin, armateurs de l'*Eclair*, devant le tribunal de commerce de Bordeaux, à fin de paiement du montant des réparations et du préjudice résultant du chômage de la *Garonne* pendant dix-huit jours.

Après enquête et contre-enquête sur le point de savoir auquel des deux bateaux devait être imputé l'abordage, le

tribunal, par jugement du 26 février 1841, faisant application de l'art. 407, § 3, décida que les deux navires supporteraient, à frais communs et par égales portions, tant le dommage éprouvé par la *Garonne*, que le préjudice résultant du chômage.

Appel : devant la cour, les sieurs Burgade et Saint-Martin ont prétendu de nouveau que l'abordage avait été causé par la faute du patron de la *Garonne*. Subsidiairement, ils ont soutenu que si on faisait, à l'espèce, l'application de l'art. 407 du code de commerce, § 3, les armateurs de l'*Éclair* devaient être déchargés de toute contribution au préjudice résultant du chômage de la *Garonne*.

En effet, disaient-ils, l'art. 407 ne parle que du dommage provenant de l'avarie, et ce serait étendre abusivement le sens de ce mot, que de l'appliquer aux pertes résultant du chômage. A quelle limite d'ailleurs devrait-on s'arrêter? Pourquoi ne ferait-on pas supporter, à frais communs, le dommage résultant de ce que le navire avarié aurait manqué des voyages lucratifs, des chargements avantageux? Le mieux est de s'en tenir à l'art. 407, et la seule chose qu'il ait en vue, est l'avarie matérielle éprouvée par l'un et l'autre navire.

Enfin, ajoutaient les appelants, cette contribution au préjudice résultant du chômage, ne pourrait être ordonnée qu'à titre de dommages et intérêts. Or, comment condamnerait-on les armateurs de l'*Éclair* à des dommages et intérêts envers la *Garonne*, alors qu'on ne peut déterminer quel est celui des deux navires qui a été cause de l'avarie.

Arrêt. — « La cour, attendu que, d'après les circonstances révélées par l'instruction, et en balançant les unes par les autres, on arrive au même doute qui s'est emparé de l'esprit des premiers juges sur la véritable cause de

l'abordage qui eut lieu, le 10 novembre 1840, entre le bateau à vapeur l'*Éclair* et le bateau à vapeur la *Garonne*; que dans une pareille situation des choses, la justice et les dispositions précises de la loi, prescrivaient au tribunal de commerce d'ordonner que le dommage, survenu au bateau la *Garonne*, serait réparé à frais communs, que, dès lors, les conclusions des sieurs Burgade et Saint-Martin doivent être repoussées.

» Attendu, à l'égard des conclusions subsidiaires prises par les appelants devant la cour, que la décision du premier tribunal, relativement au chômage du bateau la *Garonne*, pendant dix-huit jours, ne méconnaît, en aucune manière, les dispositions du § 3 de l'art. 407; que précisément, parce qu'il y a doute sur les causes de l'abordage, il y a présomption d'une faute commune aux deux patrons des deux bateaux à vapeur, qui se sont abordés dans la matinée du 10 novembre 1840; que les suites, les conséquences constituent un dommage non moins réel que l'avarie matérielle elle-même; que l'art. 407 se servant du mot dommage, ce mot n'est pas moins applicable au chômage résultant de la nécessité des réparations, qu'aux avaries qu'il a fallu réparer à frais communs. (Lainé, *Mémorial du commerce*, 1842.) »

Bases d'évaluation pour le dommage. — Perte ou avaries du navire.

412. — Comment estimer un navire?

Cette estimation se fait suivant l'âge du navire, ses services, son genre de construction, le nombre de voyages qu'il a entrepris, les avaries qu'il aurait antérieurement

essuyées ou toute autre circonstance qui aurait contribué à son dépérissement.

C'est sa valeur actuelle qu'il faut constater aussi fidèlement que possible, et non sa valeur avec des éventualités. Ainsi, on ne prendra pas en considération les bénéfices qu'en tire le propriétaire et les chances plus ou moins probables de sa durée.

Le navire étranger est estimé au prix qu'il aurait dans le port auquel il appartient. Sa valeur serait nulle en France, puisque l'importation des bâtiments étrangers étant absolument interdite, il ne pourrait être acquis que pour être dépécé.

Valin disait : « S'il y a une police d'assurance, dans laquelle le navire ait été estimé, cette estimation servira de règle, sinon il s'agira d'en faire l'évaluation, eu égard au temps du départ. » (*T.* II, *p. 195*, *art. 7.*)

On ne consultera pas seulement la police d'assurance, ou on courrait le risque de manquer d'exactitude. Jamais le chiffre n'est l'équivalent de la véritable valeur du navire. Dans ce contrat libre, souscrit sans expertise préalable, tantôt le chiffre sera exagéré, tantôt il sera au-dessous de la valeur, l'assurance pouvant être prise pour une somme fixe.

D'ailleurs, ce mode d'estimation indiqué par Valin, n'est qu'une règle à suivre dans les règlements d'assureur à assuré. Après un sinistre au port de destination ou dans un port intermédiaire, la valeur du navire s'est accrue de tout ou partie du fret, et le fret ne pouvant être l'aliment d'une assurance, Valin voulait alors que l'évaluation se fit sur la police, ou *eu égard au temps du départ*..

413. — Les avaries du navire sont remboursées sur la reproduction des mémoires des ouvriers ou fournisseurs, sauf au tribunal à modérer le chiffre s'il le pensait exagéré.

Ou une fixation en est faite par experts convenus entre parties, ou nommés par le tribunal.

La déduction du tiers pour la différence du neuf au vieux, ne doit pas être considérée comme passée à l'état d'usage, et par suite être réputée obligatoire de droit parce qu'elle serait dans les habitudes d'une place de commerce. (Rogron, *sur l'art. 350.—Arrêt de cassation,* Sirey, *1829, 1-317.* — Dalloz, 1829-1-300.)

Cet usage ne serait, au reste, consacré que dans les règlements d'avaries grosses ou communes.

Les sieurs Vauquelin, Paumier et Viaud, capitaines des navires français, *Saint-Pierre, Sylphide* et *Créole*, assignèrent devant le tribunal de commerce du Hâvre, les sieurs Beavy et Druyder, capitaines des navires anglais *Durham-Paquet* et *Nile*, à fin de règlement des avaries causées par l'abordage qui avait eu lieu entre les cinq navires dans l'avant port du Hâvre, le 10 mars 1842.

L'expert nommé par le tribunal impute l'accident à l'imprévoyance des capitaines anglais qui, de leur côté, allèguent la force majeure, et soutiennent subsidiairement que les prétentions des capitaines français ne doivent être accueillies que sous la déduction du tiers pour différence du neuf au vieux, suivant la fixation ordinairement adoptée par ce tribunal.

Jugement du tribunal du Hâvre, du 29 mars 1842 :

« Attendu que, pour ce qui concerne les règlements d'avaries grosses, le tribunal a, par une jurisprudence constante, consacré la retenue du tiers sur les fournitures matérielles pour la différence du neuf au vieux ; qu'il a dû, à l'imitation de ce qui s'est pratiqué de tout temps entre assurés et assureurs, adopter ce terme moyen, dans l'impuissance d'arriver à une appréciation exacte de la valeur qu'avait l'objet remplacé au moment du sinistre, parce que

les événements qui donnent lieu à ces sortes d'avaries se passent presque toujours à des distances éloignées, et que ce n'est le plus souvent que longtemps après qu'ils se sont passés, qu'on a à procéder à ces règlements. Mais que cela n'a pu faire une règle absolue pour tous cas quelconques d'avaries; que, lorsque l'événement se passe dans le port même, sous les yeux de tous et que le règlement s'opère sous l'impression du souvenir encore récent des faits, le tribunal a les moyens d'arriver à rendre justice à chacune des parties, sans être tenu de recourir à une fixation arbitraire.

» Attendu que, dans les estimations faites par le commissaire, quelques sommes sont portées sous le titre d'*indemnité* pour avaries éprouvées par telle partie de la mâture ou du gréement, sans exiger le remplacement intégral de ces mêmes articles.

» Qu'une partie des dépenses indiquées consiste en main d'œuvre, et que, pour les articles qui doivent être remplacés, en accordant au propriétaire du bâtiment qui a souffert, le coût de l'objet fourni en remplacement, à la charge de remettre à celui qui l'indemnise les objets hors de service ou leur valeur, personne ne sera en droit de se plaindre.

» Attendu, d'ailleurs, qu'il ne s'agit pas d'avaries occasionnées par fortune de mer, mais de la réparation de dommages causés par imprudence.

» Le tribunal, etc. » (LAINÉ, *Mémorial du commerce, 1844.*)

Perte ou avaries de la cargaison.

414. — Consignons ici deux observations :

La première, c'est que l'expert devra préalablement s'en-

quérir auprès des gens de l'équipage, de l'état des marchandises, il est possible qu'au moment de leur perte, ces marchandises aient été avariées par d'autres causes.

La seconde, c'est que l'expert ne doit chercher à constater que la valeur réelle des marchandises à l'époque du sinistre, sauf, dans son travail, à formuler un article distinct pour les dommages et intérêts.

Les marchandises sont prisées de la manière suivante :

La perte étant consommée dans le port d'armement, comprend toutes les dépenses qu'aura faites le propriétaire dans l'acquisition des marchandises, en y joignant les frais de chargement ou autres qui augmentent le prix jusqu'au moment du sinistre. La mercuriale du lieu ne serait pas une base à prendre. Depuis l'achat de ces marchandises, destinées à être vendues dans un autre temps ou sur une autre place, elles ont pu subir dans le port d'armement même, une baisse momentanée. D'autre part, s'il y avait une hausse, la réparation au taux de la mercuriale, excéderait la perte matérielle. Par la même raison, le propriétaire ne saurait avoir la prétention d'élever son chiffre à celui que ces marchandises auraient obtenues, si elles fussent arrivées à destination.

Si le sinistre arrive au port de destination, les marchandises expédiées pour être vendues dans ce lieu, seront évaluées au prix courant de la place, lors même que le chiffre serait supérieur au prix de revient, ou inférieur à celui auquel elles auraient été originairement achetées. N'alloue-t-on pas ainsi la valeur qu'elles auraient eues ou qu'elles auraient été vendues dans ce lieu, si elles n'eussent pas péries.

La difficulté n'est sérieuse que lorsque le sinistre arrive dans un port intermédiaire, ou en pleine mer, et que le navire est forcé de rentrer dans une autre port que celui de l'armement ou de la destination.

Les marchandises ne sauraient être cotées au prix auquel elles eussent été vendues, si elles fussent arrivées à bien et dans leur état primitif au lieu de leur destination ; la valeur serait exagérée.

Elles ne pourraient pas non plus être portées au prix qu'elles avaient après chargement et quand le navire a mis à la voile ; la marchandise a subi une augmentation par le voyage, sa valeur serait affaiblie.

Fixer le prix suivant l'état du marché ou les mercuriales du lieu du sinistre, ce système aurait de graves inconvénients.

Si les marchandises étaient prohibées dans le port intermédiaire, quelle valeur donner ?

Qu'elles soient sous l'influence d'une hausse extraordinaire, l'événement se changerait en gain pour le propriétaire. Il ne saurait bénéficier du hasard, d'un profit inespéré, là surtout où il n'avait pas eu l'intention d'en faire un.

Ce serait là le bon côté ; mais il pourrait se faire que les marchandises destinées à une place sur laquelle il est d'usage d'en opérer la vente, n'eussent pas un cours déterminé dans ce port intermédiaire et ne trouvassent pas d'acquéreurs.

On ne se rapproche véritablement de la loi, qu'en donnant aux marchandises la valeur d'où elles proviennent ; leur cours réel et primitif, augmenté des dépenses jusqu'au lieu du sinistre, ou le port de relâche.

Les marchandises n'étant que détériorées, le dommage consistera dans la différence entre leur valeur actuelle et le produit net de la vente, ou leur prix de revient jusqu'au moment du sinistre.

CHAPITRE XVI.

Avaries résultant de l'Abordage.

415. — Les avaries sont grosses et communes, ou simples et particulières (art. 389, code de commerce); à laquelle de ces deux classes appartient l'avarie résultant de l'abordage? (*Art. 397, ibid.*)

Elle ne peut être une avarie grosse et commune, puisque ces sortes d'avaries consistent dans les dommages soufferts *volontairement* et les dépenses faites *d'après délibérations motivées.* (*Art. 400, ibid.*)

C'est donc une avarie simple et particulière, qui est supportée et payée par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la dépense (art. 404), à la différence de l'avarie grosse, qui est supportée, tant par la moitié du navire et de son fret, que par toutes les marchandises, par contribution entre elles. (*Art. 401, ibid.*)

416. — Cette disposition est écrite dans le code espagnol:

Appartiennent à la classe des avaries simples et particulières.......

7° Le dommage qu'éprouve le navire ou le chargement, par le choc ou l'abordage avec un autre, s'il a été accidentel et inévitable; si cet événement est arrivé par la faute du capitaine, il devra payer tout le dommage qui en sera résulté. (*Art. 935.*)

Les dépenses et dommages compris sous le nom d'avaries simples ou particulières sont supportés par le propriétaire de la chose qui occasionne la dépense ou éprouve le dommage. (*Art. 934, trad.* Vict. Foucher.)

417. — Les avaries, résultant de l'abordage, ne doivent pas être confondues avec celles qui ont eu lieu volontairement, soit avant le sinistre, pour éviter l'abordage, soit après, comme étant la suite ou la conséquence de l'événement; si l'on constate leur existence simultanée, il faut en faire la distinction.

418. — Ainsi, dans l'espèce suivante, il a été décidé que l'avarie commise *volontairement*, en vue d'éviter un abordage imminent, devait rester dans la classe des avaries grosses et communes, et être supportée comme telle.

Le 16 décembre 1823, la galiote hollandaise l'*Herstellr*, capitaine Duiff, était mouillée à Elseneur (Danemarck), elle venait de Memel (Prusse), et se rendait à Toulon avec un chargement de bois de mâture pour l'administration de la marine de France. Vers sept heures du soir, un brick suédois arrive subitement sur elle; l'équipage de la galiote l'aperçoit à la clarté de la lune, et pour éviter l'abordage, coupe son câble, abandonne son ancre du poids d'environ quatre cents kilogrammes, et sacrifie en outre quelques cordages; à neuf heures du soir, le capitaine Duiff descend à terre, tant pour acheter une nouvelle ancre et remplacer les autres objets perdus, que pour réclamer les dommages causés par le brick; à dix heures du soir et pendant l'absence du capitaine, un ouragan survient, le navire chasse sur son ancre, l'équipage craint qu'il ne tombe sur un autre bâtiment et se décide, pour le salut commun, à couper, une seconde fois, le câble; ensuite, le navire est poussé à la côte, où il vient échouer. Le 18 décembre, jugement du tribunal d'Elseneur, qui, sur la demande du capitaine

Duiff, nomme des experts, pour constater et apprécier le dommage.

Le 13 janvier 1824, après avoir fait de grands efforts, pour remettre son navire à flot, le capitaine arrive à Copenhague, où il fait une nouvelle déclaration de ses avaries au magistrat du lieu, et fait nommer des experts, pour procéder à leur estimation.

Le même jour, le tribunal d'Elseneur, resté saisi de la demande formée par le capitaine Duiff contre le capitaine du brick suédois, à raison de l'abordage, décide qu'il n'y a eu ni négligence de la part du capitaine suédois, ni conduite blâmable de la part du capitaine Duiff, il ordonne, en conséquence, que le dommage sera supporté pour moitié, par chacun des navires.

Pour payer ses réparations, le capitaine Duiff emprunte à la grosse 28,308 fr., y compris le change maritime.

Il arrive à Toulon, et le 28 avril, il assigne l'administration de la marine par devant le tribunal de commerce, en règlement d'avaries communes; le 29 avril, jugement de ce tribunal qui nomme des experts, pour reconnaître et évaluer les avaries.

Les experts les portent à 17,725 fr. non compris le change maritime, et font entrer, dans cette évaluation, la nourriture et le loyer des matelots, pendant les réparations du navire. Le capitaine Duiff reporte la cause à l'audience et demande la répartition des avaries; l'administration de la marine soutient qu'elle n'en doit aucune et qu'elles sont toutes également des avaries particulières.

Le 4 juin 1824, jugement qui déclare avaries communes les 17,725 fr., montant de l'expertise, et ordonne qu'ils seront supportés au marc le franc pour la marchandise et la moitié du navire et du fret.

« Considérant, porte ce jugement, qu'il faut recon-

naître pour avaries communes suivant le vœu de la loi et les auteurs, toute perte, tout dommage, tout préjudice éprouvés par le fait et la volonté de l'homme pour en éviter de plus grands.

» Qu'en appliquant ce principe aux faits et préjudices éprouvés par le navire l'*Hersteler*, le soir du 16 décembre 1823, on voit par les consulats, ou par des déclarations faites, soit à Elseneur, soit à Copenhague, soit à Toulon, lesquelles sont les seuls actes auxquels on puisse avoir confiance, que c'est volontairement et pour éviter de plus grands malheurs, qu'on coupa le câble ainsi que les cordages de la civadière, ce qui fit perdre encore le bâton de foc et le minot, et ce qui constitue bien le caractère de l'avarie commune.

» Que l'avarie ne pourrait être considérée comme particulière dans l'espèce, que si le câble avait été rompu, ainsi que les cordages de la civadière, par un événement de mer indépendant et sans participation de la volonté de l'homme.

» Qu'on ne peut pas dire ici que l'abordage du brick suédois a rompu le câble et les cordages, mais qu'il a été seulement l'occasion ou la cause qu'on a été forcé de les couper pour éviter le malheur plus considérable du choc des deux navires.

» Que le jugement rendu à Elseneur, le 13 février, établit d'une manière bien formelle qu'il n'y a eu dans le fait, ni négligence de la part du capitaine suédois, ni conduite blâmable de la part du capitaine Duiff; que ce fut parce que le fait avait été indépendant des deux capitaines et de leurs équipages, que le jugement condamna le capitaine suédois à supporter seulement la moitié du dommage.

» Que l'art. 407 code de com. n'est point applicable à l'espèce : qu'il régit dans les diverses hypothèses qu'il se pro-

pose, le dommage résultant immédiatement du fait d'abordage de deux navires, tandis qu'il s'agit ici du dommage fait par la volonté de l'homme, pour éviter l'abordage et en vue de prévenir les dommages plus considérables qui auraient été l'effet du choc d'un navire arrivant sur un autre, etc. »

Appel, arrêt confirmatif, Aix, 31 décembre 1824;

DALLOZ, *Nouv. Droit maritime*, p. 514.

419. — *En Danemarck.* — Lorsqu'un navire a coupé ses câbles et son ancre, afin d'éviter l'abordage d'un navire qui flotte, le prix des câbles et de l'ancre sera payé moitié par chaque navire, à dire d'experts. (*Trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

420. — De même, lorsqu'un navire a éprouvé dans un abordage divers dommages qu'on n'a pu faire cesser qu'en coupant les manœuvres, il faut distinguer les dommages causés par l'abordage, c'est-à-dire par le choc des deux navires (dommages qui ne constituent qu'une avarie particulière), de ceux résultant du coupement des manœuvres pour dégager le navire, lesquels sont avaries communes, la rupture des manœuvres étant volontairement opérée pour le salut commun.

Tribunal de commerce de Marseille, 24 décembre 1830;

GOUJET et MERGER, *Avaries*, N° 94.

Arrêt de la cour de Rennes, du 5 janvier 1844.

« La cour,

» En ce qui touche la perte du mât de misaine, de ses agrès et de ses voiles;

» Considérant que si la rupture de ce mât, causée par un abordage fortuit, est incontestablement une avarie *particulière*, qui doit être supportée par le navire seul, il n'en saurait être de même de la perte du mât et de ses accessoires par un abandon volontaire, fait avec réflexion postérieurement à l'abordage;

» Qu'il résulte du rapport de mer, affirmé par le capitaine et les gens de l'équipage, qu'après le choc violent éprouvé par le navire l'*Ellida*, que le mât de misaine, avec son gréement, tenait encore au navire, qu'il menaçait de briser à chaque instant, à cause du roulis de la mer; que, dans cette situation déplorable, le capitaine consulta son équipage, et qu'il fut unanimement résolu, pour le salut commun du navire, du chargement et de l'équipage, de couper le gréement et d'abandonner à la mer le mât, les vergues, les manœuvres dormantes et courantes, la voile de misaine et le grand hunier; que ce sacrifice, fait après délibération pour le bien et le salut commun du navire et de la cargaison, constitue bien évidemment une avarie commune;

» Que cependant, il est certain que le mât, lorsqu'il a été jeté à la mer, était déprécié par sa rupture à l'instant de l'abordage;

» Qu'ainsi, il est juste de ne le comprendre, dans l'avarie commune, que pour la valeur qu'il pouvait avoir conservé étant rompu;

» Emendant quant à ce seulement, dit et juge que la perte du mât de misaine, de ses agrès et voiles, est avarie commune, demeurant toutefois réduite à la valeur de ce mât et de ses accessoires, en l'état que le tout avait étant rompu. » (DALLOZ, *Nouv. Droit maritime, p. 513.*)

Autre arrêt de la cour de Bastia, du 18 juin 1844.

Le capitaine Rogliano, commandant la bombarde venant de Livourne, à la destination de l'île Rousse, chargée de blé pour le compte du sieur Puccinelli, fut forcé par le temps de relâcher dans la rade Sainte-Marie, au cap Corse, où se réfugièrent aussi deux autres bâtiments; la violence du vent sud-ouest fit chasser les bâtiments sur leurs ancres, et il y eut abordage qui coûta quelques dégâts à la coque de cette bombarde. Le capitaine Rogliano, après avoir filé son

câble jusqu'au bout, crut prudent d'abandonner le mouillage, laissant son ancre à la mer, et fit route pour l'île d'Elbe. Dans la traversée, il eut à essuyer d'autres dommages dans la mâture, et il dût faire force de voiles, dont deux furent mises en pièces pour entrer dans le golfe de Porto-Ferrajo; là, il dut mouiller à proximité d'un autre bâtiment; mais chassée sur son ancre par une forte mer, la bombarde vint aborder ce navire. L'équipage de celui-ci coupa alors, pour son propre salut, le câble de la bombarde. Le capitaine Rogliano fit jeter une seconde ancre, mais chassé par la violence des vagues, il était en danger de périr, corps et biens, sur des rochers, lorsque, profitant d'un moment de halte, il se décida, après délibération, en faisant force de voiles, à aller échouer sur une plage, ce qui lui réussit; la quille seule du bâtiment éprouva quelque dommage, les marchandises furent sauvées, et il ne perdit qu'un seul foc. Mais il dut emprunter à la grosse pour réparer le navire et poursuivre son voyage, qu'il acheva heureusement. Arrivé à sa destination, il fit procéder à un règlement d'avaries, et prétendit que tous les dommages soufferts indistinctement, soit dans les mouillages, soit pendant la traversée, soit dans l'échouement, intérêt du prêt à la grosse, nourriture des matelots, devaient être réputés avaries communes.

Un jugement du tribunal de commerce de l'île Rousse accueillit cette prétention et condamna le sieur Puccinelli au paiement de 2567 fr. pour sa quote part.

Appel de celui-ci, il soutenait que tous les dommages éprouvés par le navire, y compris ceux de l'échouement, étaient le résultat de la tempête et devaient être supportés exclusivement par l'armateur et le capitaine.

Arrêt. — « La cour, attendu qu'aux termes du droit ne sont avaries communes que les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites après délibération motivée

pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises.

» Attendu que d'après le rapport du capitaine, il n'y a eu de volontaire dans tout le dommage survenu à la bombarbe, commandée par lui, que l'abandon du câble et de l'ancre au mouillage de Sainte-Marie ; alors qu'il a cru prudent de quitter cette rade à cause de la violence du vent et le dommage souffert par suite et à l'occasion de l'échouement, fait après délibération pour sauver le navire, les marchandises et l'équipage.

» Que tous les autres dommages éprouvés, soit à Sainte-Marie, soit dans la traversée, soit enfin dans le golfe de Porto-Ferrajo avant l'échouement, par suite des abordages et des coups de vent ont été l'effet d'une force majeure et ne constituent par conséquent que des avaries particulières.

(DALLOZ, *jurisp.* 1844-2-126.)

CHAPITRE XVII.

Responsabilité.

PREMIÈRE SECTION.

De celle du Capitaine.

421. — De tout ce que nous avons dit, résulte ceci : que la faute du capitaine fût-elle légère, il en supporte les conséquences d'après les art. 1382 code Nap., 407 et 221 code de commerce, mais que l'abordage étant fortuit ou déclaré douteux, sa responsabilité n'est pas engagée.

422. — Toute clause par laquelle le capitaine stipulerait qu'il ne répondrait pas de ses fautes personnelles, serait nulle comme contraire à la loi et à l'ordre public.

423. — Le premier devoir du capitaine, assimilé au mandataire ou au voiturier, est de justifier à son armateur que l'accident qui l'a empêché d'accomplir son mandat ou de conserver intacts, jusqu'à destination, le navire et la cargaison, ne provient pas de son fait. Ce ne serait donc pas à l'armateur, se croyant fondé à laisser les avaries pour compte à son capitaine, qu'incomberait la preuve de la faute. Ici, le capitaine ne saurait invoquer la règle que

l'abordage doit être présumé fortuit, et qu'il est exem[pt de]
blâme, tant qu'on ne lui fournit pas la preuve du contr[aire].

Cette preuve sera suffisamment établie quand le c[api]taine paiera sans contestation les avaries du navire abor[dé],
qu'il ne remplira pas les formalités légales et qu'enfin [les]
tribunaux se seront prononcés contre lui sur le fait d'a[bor]dage, autrement, on éterniserait les procès; dans ce d[er]nier cas surtout, la décision judiciaire, clot définitivem[ent]
le débat, car le capitaine qui s'est trouvé en présence d['un]
autre capitaine qui avait charge de faire la preuve, ne p[ou]vait être placé dans une position plus favorable.

424. — Si la faute a été commise par les gens de l'équi[pa]page, le capitaine n'est pas responsable envers l'armat[eur]
ou les chargeurs. Les gens de l'équipage sont au point [de]
vue légal les domestiques ou les préposés de l'armateur
aussi bien que du capitaine; au moins la responsabil[ité]
serait-elle partagée, puisque l'armateur est consulté sur [le]
choix et l'engagement des gens de l'équipage.

Pour les bateaux à vapeur, dans la navigation fluviale,
le capitaine n'est pas toujours un homme du métier. Le plus
souvent c'est un comptable et un surveillant, et les hommes
de l'équipage qu'il a sous ses ordres, notamment le méca-
nicien qui imprime le mouvement au navire ou le pilote
qui le dirige, ne sont pas choisis par lui.

425. — Une absence du bord peut constituer le capitaine en
faute, mais il faut, pour le rendre responsable envers son arma-
teur, que son absence ait eu quelqu'influence sur l'événement.

Ainsi jugé par le tribunal de commerce de Nantes, le
29 juin 1850.

Allaire, capitaine de la *Sirène*, avait été reconnu e[n]
faute dans l'abordage de son navire avec le navire le *Soleil*
et il avait été condamné avec son armateur Chantrelle a[u]
remboursement des avaries. Chantrelle entendait faire sup

porter personnellement au capitaine le montant des condamnations.

En fait,

« Considérant que le capitaine Allaire est monté à Nantes, après avoir mouillé son navire à Paimbœuf, afin de fréter pour un nouveau voyage, avec l'autorisation au moins tacite de Chantrelle, qui ne prouve pas lui avoir intimé l'ordre de se rendre à bord pour monter le navire de Paimbœuf à Nantes.

» Considérant que, dès son arrivée à Nantes, des pourparlers eurent lieu avec différentes personnes pour un affrétement, qu'une correspondance s'établit avec M. Paumier, de Bourgneuf, pour un chargement de fèves; que le capitaine Allaire crut devoir attendre la réponse, qui ne lui permit de signer une charte partie que le 8 octobre ; que son navire ayant dû monter la rivière, le 7, Chantrelle n'a pu ignorer qu'il restait à Nantes, et que s'il ne l'a pas mis en demeure de se rendre à son bord, c'est qu'il a dû juger que sa présence à Nantes, pour s'affréter, était dans l'intérêt de l'armement. »

En droit,

« Considérant que la loi impose aux capitaines l'obligation d'être personnellement à bord de leurs navires, particulièrement à l'entrée et à la sortie des ports, hâvres et rivières; que si l'usage de notre rivière a fait admettre, notamment pour les grands navires, qui ne peuvent monter à Nantes chargés et qui sont obligés d'aller à Saint-Nazaire ou à Paimbœuf, que leur voyage est arrivé, lorsqu'ils sont bien amarrés au bas de la rivière, et que s'ils montent à Nantes avec partie de leur chargement faisant en quelque sorte le service d'alléges, la présence à bord du capitaine n'est pas nécessaire, et qu'ils sont suffisamment remplacés par leurs seconds, il n'en saurait être ainsi pour les cabo-

teurs, qui doivent monter tout chargés à Nantes, qui n'ont réellement terminé leur voyage qu'à Nantes; que la présence du capitaine est d'autant plus nécessaire à leur bord, qu'ils ont généralement pour seconds de simples matelots et des équipages peu nombreux.

» Considérant qu'il était du devoir du capitaine Allaire d'être à bord de son navire, pour sortir du port de Paimbœuf, et entrer dans le port de Nantes; que la présence du pilote ne l'affranchissait pas de cette obligation. Que lorsqu'un pilote monte à bord d'un navire, il ne remplace pas le capitaine dans son commandement; que celui-ci conserve toute son autorité sur l'équipage et doit faire exécuter les manœuvres jugées utiles sous sa propre responsabilité.

» Considérant que le capitaine étant en faute d'avoir quitté son navire, avant qu'il fût amarré dans le port de Nantes, il y a lieu d'examiner si cette faute a eu quelqu'influence sur l'abordage, et si Chantrelle dans les circonstances de la cause est fondé à se plaindre de l'absence du capitaine.

» Considérant que la présomption légale, en vertu de laquelle le capitaine en faute est déclaré responsable aux termes de l'art. 228 du code de commerce, doit s'effacer devant la preuve que sa présence à bord n'aurait pu empêcher l'accident. Que dans l'espèce, il résulte du rapport des experts que l'abordage a eu lieu parce que la *Sirène* a viré de bord trop près du *Lamenais;* que le pilote seul, par ses connaissances pratiques de la rivière, pouvait et devait indiquer la route à suivre; que c'est lui qui a ordonné de virer de bord, qu'il n'est pas appris que la manœuvre ait été mal exécutée par l'équipage, que l'équipage ayant bien exécuté la manœuvre, commandée par le pilote, la présence du capitaine n'aurait pas empêché l'événement.

» Considérant que si Allaire était en faute vis-à-vis des

personnes étrangères à son armement, il n'en serait pas ainsi à l'égard de Chantrelle, qui a connu son séjour à Nantes, et qui l'a implicitement autorisé à y rester pour conclure un affrétement dans l'intérêt de l'armement.

» Déboute Chantrelle, armateur, de sa demande avec dépens. »

DEUXIÈME SECTION.

De celle de l'armateur.

426. — L'armateur est civilement responsable des faits du capitaine pour tout ce qui est relatif au navire et à la cargaison. *(Art. 216, code de com.)*

Ce mot *faits* doit être pris dans son acception la plus étendue, non-seulement pour les conventions faites par le capitaine, mais encore pour toutes les *fautes* et prévarications. (DELVINCOURT, p. 150.)

427. — Si la présence du pilote ne décharge pas l'armateur de toute responsabilité, il n'en est pas de même du cas où le capitaine est privé, par l'embargo et la mise à bord d'un pilote, de la conduite de son navire. *(Opin. conf.* BEAUSSANT, 1-384.)

428. — Toutefois, l'armateur peut se soustraire aux obligations qui résultent pour lui d'une collision entre son navire et un autre, en abandonnant son navire et le fret. (*Art. 216 du code de commerce.*)

Par cet abandon, il se libère de toutes ses obligations, tant vis-à-vis du navire abordé que des propriétaires de la cargaison à bord de son navire.

Cet abandon est possible, même lorsqu'il y a abordage entre deux navires appartenant au même armateur.

Si l'armateur avait fait le délaissement de son navire aux assureurs, c'est contre ces derniers que serait dirigé le recours des chargeurs et du navire abordé.

Au moyen de ce délaissement, l'armateur a annoncé qu'il n'avait plus de prétention sur la propriété de son navire. Les créanciers ont alors à rechercher ce navire aux mains de ceux qui le détiennent, pour être payés sur le prix.

429. — Aux termes de l'art. 191 du code de commerce, § XI, les chargeurs du navire en faute conservent un privilége sur le prix, et touchent de préférence à l'armateur, dont le navire aurait été abordé, et qui aurait le droit de répéter ses avaries.

430. — Lorsque l'armateur du navire, ainsi que le capitaine, à la négligence duquel un abordage est imputé, au lieu de faire immédiatement l'abandon du navire et du fret, contestent la demande en indemnité formée contre eux, et déclarent ne faire l'abandon que subsidiairement pour le cas où cette demande serait accueillie, ils peuvent être condamnés solidairement, à titre de dommages-intérêts, aux frais et dépens du procès. (*Cour de Rouen, 1er juin 1841.— Nouveau* DALLOZ, *Droit maritime, p. 403.*)

431. — Dans toutes les législations étrangères, on trouve un texte sur la responsabilité des armateurs.

En Prusse. — Les armateurs sont responsables des dommages éprouvés par la cargaison ou par les passagers, du fait du patron ou de l'équipage, en tant que l'auteur du dommage ne peut lui-même le réparer. (*Art. 1528 du code général*, IIe *part.*, *t.* VIII, *section* XI.)

Cependant les armateurs peuvent se libérer de ces sortes d'obligations qui procèdent des faits du patron, en abandonnant leur part dans le navire et tous les profits qu'ils en ont retirés dans la traversée. (Art. 1529.)

En Hollande. — Le propriétaire ou les co-propriétaires d'un navire, chacun en proportion de sa part, sont civilement responsables des faits du capitaine, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

Cette responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret gagné ou à percevoir pour l'expédition à laquelle se rapportent les faits et obligations du capitaine.

Cet abandon sera déclaré dans un acte par devant notaire.

Chaque propriétaire sera libéré de sa responsabilité par l'abandon de sa part dans la forme ci-dessus. (*Code de commerce, art. 321, trad.* Victor FOUCHER.)

En Russie. — Les armateurs d'un navire sont responsables des dommages occasionnés par l'infidélité, l'improbité et l'*impéritie* du capitaine, s'il n'est pas en état de le réparer sur ses honoraires. (Art. 648.)

Le montant des dommages et intérêts est évalué, eu égard à la valeur du navire; les armateurs ne sont pas responsables au-delà de cette valeur, lors même que les dommages seraient plus élevés. (*649, trad.* DE SAINT-JOSEPH.)

CHAPITRE XVIII.

Obligations des Assureurs.

432. — L'assuré, après un sinistre, a contre l'assureur, ou une action en remboursement des avaries, s'il n'éprouve qu'une perte partielle (*Art. 350, code de commerce.*);

Ou une action en délaissement du navire avec son fret, en cas de perte totale ou des trois quarts de sa valeur. (*Art. 369, code de commerce.*)

433. — Avant toute action, l'assuré doit :

Informer l'assureur du fait qui donne ouverture au droit, qu'il y ait perte totale ou simplement avaries;

Prouver le sinistre;

Justifier de la perte ou des avaries;

Etablir enfin l'étendue du dommage.

434. — Le dol ne se présume pas.

En conséquence, la preuve des avaries s'établit de la manière suivante :

Le capitaine produit son registre de bord (art. 224); la déclaration du capitaine et des gens de l'équipage faite dans les vingt-quatre heures de l'arrivée. (*Art. 242 et suivants.*)

435. — L'assureur peut être admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations. (*Art. 384, code de commerce.*)

Toutefois, l'admission à la preuve ne suspend pas les condamnations de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge par l'assuré de donner caution.

L'engagement de la caution est éteint après quatre années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuites. *(Art. 384, code de commerce.)*

436. — Si de la part de l'assureur, il y a allégation de dol et de fraude, c'est à lui d'en rapporter la preuve.

ÉMÉRIGON, t. I, p. 364, s'exprime de la manière suivante :

« *Le Guidon de la Mer, ch.* VIII, dit que la charge des preuves tombe sur l'assureur, lequel n'est recevable en ses exceptions sans les prouver. »

L'art. 61, titre des assurances, dit que l'assureur sera reçu à faire preuve contraire aux attestations, d'où il suit que c'est à l'assureur à justifier les exceptions qu'il oppose.

» Il suffit, en règle générale, que l'assuré prouve le sinistre. Si les assureurs soutiennent ou qu'il a été occasionné par la faute de l'assuré ou de ses préposés, ils doivent le prouver. »

437. — L'art. 383 du code de commerce est ainsi conçu :

« Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées. »

438. — En cas de contestation, le tribunal compétent est celui du domicile de l'assureur, quoiqu'en fait ce dernier aurait un plus grand intérêt à répondre à la demande d'avaries ou de délaissement, dans le lieu même du sinistre.

Art. 59 code de proc. civ.

Rennes, 9 février 1829. — SIREY, 1830-2-336 ;

Nouveau, DALLOZ. *Droit Maritime*, p. 732.

443. — Toute demande pour avaries n'est point rece-

vable, si l'avarie particulière n'excède pas un pour cent de la valeur endommagée. *(Art. 408, code de com.)*

439. — Elle peut être repoussée par une fin de non-recevoir, tirée du défaut d'accomplissement, par le capitaine, des formalités prescrites par les art. 435 et 436 du code de commerce.

Par son fait, le capitaine empêche les assureurs d'exercer leur recours contre l'auteur du dommage.

Il supporte les conséquences de cette faute, lui qui est responsable des fautes même légères.

Quant à l'armateur, qui en souffre, il ne peut s'en prendre qu'à lui d'avoir fait choix d'un mandataire négligent ou inexpérimenté.

Toutefois, s'il était garanti de la baraterie de patron, la fin de non-recevoir ne serait plus opposable.

Aix. — Arrêt, 27 novembre 1822;

Dalloz, 1823-1-123.

Cette opinion est celle d'Émérigon, t. ii, p. 335;

« L'action de l'assurance, dit-il, est la suite de celle de l'abordage, je crois que celle-ci venant à périr par le laps de vingt-quatre heures, l'autre doit s'évanouir également.

» Si l'action d'abordage n'ayant pas été intentée dans le temps de droit, se trouve éteinte, vis-à-vis de la partie principale, il n'est pas permis de la reproduire indirectement contre les assureurs; il ne serait pas juste que, par la négligence de l'assuré ou de son capitaine, les assureurs fussent privés de toute action en recours contre l'auteur du dommage et se trouvassent dans l'impossibilité d'éclaircir la cause de l'accident. »

Et celle de Boulay-Paty, t. iv, p. 608.

« Quand, par défaut de réclamation dans les délais, l'action d'abordage se trouve éteinte, contre la partie principale, on ne saurait la reproduire contre les assureurs; il

ne serait pas, en effet, équitable que, par la négligence de l'assuré ou de son capitaine, les assureurs fussent privés de toute action en recours contre l'auteur du dommage. »

440. — L'assureur est encore fondé à opposer le défaut d'accomplissement des formalités, lorsqu'il n'a point pris part ou adhéré à une transaction, ou compromis entre les deux capitaines sur le règlement des avaries. Les voies légales n'ayant pas été suivies, toute garantie a disparu pour les tiers absents, et le capitaine, en agissant sans le concours de l'assureur, l'a fait à ses risque et péril.

En vain, dirait-on que l'assuré ne saurait être privé de sa liberté d'action, qu'il n'est pas plus lié à cause de son contrat d'assurance, que ne l'est le débiteur principal, à cause de sa caution, qu'aucun texte de loi ne s'oppose à ce que le capitaine reconnaisse volontairement une avarie constatée, sauf aux assureurs à attaquer cette reconnaissance comme faite en fraude de leurs droits, si telle était leur opinion.

Sans doute, les art. 435 et 436 ne sont pas exclusifs d'un règlement amiable. Mais ce règlement, pour avoir effet vis-à-vis de l'assureur, ne peut être consommé qu'avec l'assentiment de la personne qui peut être tenue indirectement à supporter le dommage. (Dalloz, 1840-1-120.)

441. — Moyennant une prime convenue, l'assureur s'est chargé de tous les risques auxquels le navire et la cargaison sont exposés, dans le cours de la navigation, avec l'engagement de rembourser toutes pertes et dommages.

Par ces expressions *pertes et dommages*, on n'a pas voulu seulement restreindre les avaries à la perte des effets assurés ou à leur détérioration; elles comprennent, dans leur signification, tous les frais extraordinaires causés par l'abordage, tels que déchargement de navire, entretien des marchandises, magasinage, etc.; ces frais sont pour l'ar-

mateur ou le propriétaire des marchandises, une perte qui lui est causée par fortune de mer. (POTHIER, *Assurances*, *N° 45.*)

L'assureur ne garantit pas le profit espéré des marchandises, le fret à faire, les salaires à gagner, en un mot les avantages d'une expédition.

Alors qu'il y a quasi-délit, le capitaine qui en souffre n'a pas d'intérêt à réclamer de l'assureur, avant d'avoir obtenu de l'autre navire en faute, indépendamment de sa perte matérielle, le gain dont il a été privé.

442. — Par une clause qu'on nomme franc d'avaries, l'assureur peut ne s'engager à rembourser le dommage que dans le cas de perte totale du navire ou des marchandises, ou lorsqu'il y a lieu à délaissement.

La stipulation de cette clause affranchit l'assureur des avaries partielles, dont le chiffre n'atteindrait pas les trois quarts de la valeur de l'objet assuré. *(Art. 409, code de commerce.)*

443. — Sur certaines places de commerce, l'assureur fait une légère retenue sur le montant du remboursement qu'il effectue à l'assuré. Bien que la police d'assurance ne mentionne pas cette convention particulière, on tient pour constant qu'elle est souscrite sous l'influence de l'usage commercial. La clause est donc sous-entendue et l'usage a force de loi.

Mais il a été jugé avec raison que l'affréteur d'un navire qui s'en est constitué assureur, ne peut prélever la franchise d'avaries de cinq pour cent, établie par un usage commercial, si le dommage souffert par ce navire lui est imputable, en ce que, par exemple, il provient de l'abordage causé par l'équipage d'un autre navire, dont il est propriétaire. (DALLOZ, 1832-3-109.)

Ce jugement a été rendu par le tribunal de commerce de Marseille, le 17 janvier 1831. En voici le dispositif :

« Attendu que tous les dommages dont le capitaine Bonamour demande l'admission, dans le règlement qu'il sollicite, ont été reconnus, constatés et évalués par l'expert nommé par le tribunal ; que l'administration de la marine, n'en a pas même contesté l'existence, et s'en est rapportée, quant à ce, à la prudence du tribunal.

» Attendu qu'il résulte des documents de la cause que les dommages qui ont été éprouvés par le *Mithridate*, ne sont pas la suite de fortune de mer, mais bien les résultats d'un abordage, qui eut lieu entre ce navire et le navire à vapeur de l'État, le *Sphinx*, par le fait de ce dernier ; qu'il est de principe en matière d'abordage que les dommages qui en proviennent, sont toujours supportés par celui qui y a donné lieu.

» Qu'inutilement l'administration de la marine, se renfermant dans la clause du contrat d'affrétement, soutient que, nonobstant la cause qui a occasionné les dommages dont il s'agit au *Mithridate*, elle doit jouir, d'après les usages du commerce, d'une franchise de cinq pour cent ; que cette prétention est repoussée par les principes en matière d'abordage et plus spécialement même par les dispositions de l'art. 352, code de commerce, qui veut que les assureurs ne répondent pas des dommages qui procèdent du fait de l'assuré ; que dans l'espèce le navire à vapeur le *Sphinx* appartenant à l'État, ne peut être considéré que comme le gouvernement lui-même ; or, le gouvernement étant, à l'égard du navire le *Mithridate*, assureur des dommages qu'il pouvait souffrir, les règles qui régissent le contrat d'assurance, doivent incontestablement recevoir leur application.

444. — En règle générale, l'assureur ne répond que des

fortunes de mer, de ces événements qui arrivent malgré toute la prudence humaine, en un mot, des cas fortuits ou de force majeure.

Les cas fortuits peuvent provenir ou de la nature à laquelle l'homme ne peut commander, ou de circonstances indépendantes de sa volonté et au-dessus de son pouvoir, ou du fait d'un autre, car tout accident causé par la faute d'un autre capitaine est, par rapport au capitaine assuré, un cas fortuit.

« Les assureurs, dit BOULAY-PATY, ne répondent pas de l'abordage occasionné par la faute du capitaine et de l'équipage du navire par eux assuré ; mais ils répondent de l'abordage qui procède du fait de tout autre navire, parce que c'est ici une fortune de mer, sauf leur recours et garantie contre l'auteur du dommage ; néanmoins il faut que l'action ait été intentée par le capitaine contre cet autre navire, dans le temps et les formes de droit. »

445. — L'assureur ne répond pas des quasi-délits du capitaine assuré, car la disposition de l'art. 351 du code de commerce est formelle : toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré, ne sont pas à la charge de l'assureur.

Suivant ROGRON, si le capitaine, par impéritie, ne sait pas éviter l'abordage d'un navire et que le choc cause des dommages à son bord, il y a faute ; c'est une baraterie; les assureurs n'en répondent pas.

446. — Le contraire a lieu en Angleterre.

L'abordage est un risque de mer, non-seulement lorsqu'il est purement accidentel, mais encore lorsqu'il a été causé par la faute du capitaine ou d'un des gens de l'équipage.

Et à Hambourg. — L'assureur supporte tous les risques, périls, dommages et pertes, qui peuvent atteindre le navire et les marchandises *par impéritie* du capitaine.

447. — En cas d'abordage douteux, l'assureur est-il

tenu du remboursement des avaries comme si l'événement était fortuit? Le doute peut naître de l'art. 350 du code de commerce qui ne parle que de l'abordage *fortuit*, à mettre à la charge des assureurs. Cet article n'est que la reproduction de l'art. 26, t. vi, liv. iii de l'ordonnance de 1681 ; seulement il a été ajouté le mot *fortuit*, après *abordage*, de sorte qu'on pourrait prendre argument de cette addition, qui a son importance par la distinction qu'on introduisit dans la législation nouvelle, entre l'abordage fortuit et l'abordage douteux. L'ordonnance de 1681 ne voyait pour les deux qu'un cas fortuit, et faisait supporter les avaries dans une proportion égale. Aujourd'hui la loi, laissant dans l'abordage fortuit à chacun ses avaries, place les capitaines dans l'abordage douteux, sous l'inculpation d'une faute commune, ce qui pourrait faire considérer la charge qu'on leur impose, comme la sanction pénale d'un quasi-délit.

En présence d'une faute déclarée commune, ou dans l'ignorance sur le véritable auteur du sinistre, n'est-ce pas l'équité qui prescrit de ne pas laisser à chacun ses avaries, lorsque l'un a peu et l'autre beaucoup souffert. Une autre considération, tirée du texte même, c'est que l'auteur de la faute n'étant pas légalement reconnu, les deux capitaines sont seulement soupçonnés et le dommage est supporté non par eux, mais par les navires, c'est-à-dire par les armateurs; quant à ces derniers, l'événement est réputé fortuit; ce n'est plus qu'une fortune de mer, dont s'est rendu responsable l'assureur.

« Peut-on dire ici, rapporte Boulay-Paty, que l'abordage a eu lieu par la faute de l'un comme de l'autre capitaines puisqu'on n'en peut connaître la cause? On sent que la faute ne se présume point, et si la loi ne dit pas qu'on imputera l'événement à la faute du capitaine, on ne peut donc placer le sinistre dans le cas d'exception, la loi dit au

contraire que s'il y a doute dans les causes de l'abordage, chaque navire en supportera sa part ; la loi considère donc comme les vraies causes du dommage la fortune de mer, la force majeure qui a poussé les navires l'un vers l'autre, et dans ce cas, la portion qui incombe au navire assuré doit être à la charge des assureurs qui, par la nature du contrat d'assurance, sont tenus de tous les accidents arrivés sur mer, quelque insolites, inconnus ou extraordinaires qu'ils soient. »

448. — MONTGALVY et GERMAIN, ont émis cette opinion, que si l'on ne peut déterminer par la faute de qui le dommage est arrivé, il leur semble de toute *justice*, que les assureurs ne supportent que la moitié du dommage arrivé au navire assuré : (t. II, p. 59). Ils citent à l'appui GROTIUS, liv. II, chap. XVII, § 21.

Avec cette doctrine, si le navire assuré n'essuie aucune avarie, tandis que l'autre en reçoit de très-graves, il en résultera forcément que l'armateur, pour un événement que nous réputons fortuit et comme une fortune de mer, supportera une perte ou un dommage dont le remboursement ne sera pas effectué par l'assureur.

Ces deux auteurs devaient opter entre deux systèmes : ou admettre l'événement douteux comme étant fortuit et à la charge des assureurs, suivant les dispositions de l'art. 350 du code de commerce ; ou le rejeter, comme ne pouvant être laissé au compte des assureurs, en s'arrêtant aux expressions littérales de ce même article 350.

Mais reconnaissant, dans l'abordage douteux, une fortune de mer puisqu'ils font supporter la moitié des avaries, ils ne font valoir aucune raison pour restreindre cette moitié à celle des avaries éprouvées par le navire assuré, sans y comprendre les avaries de l'autre navire.

Il me paraît impossible d'hésiter un instant sur la ma-

nière d'opérer le règlement des avaries avec l'assureur. Quelle obligation a contracté ce dernier? celle de rembourser *toutes pertes et dommages*. N'est-ce pas une perte qu'éprouve l'armateur, en remboursant, par suite d'une fortune de mer, la moitié de toutes les avaries, que son navire en ait reçues, dans une proportion à peu près égale, ou n'en ait pas reçu du tout.

On blesse toutes les règles, en ne faisant rembourser, par l'assureur, que la moitié des avaries reçues par le navire assuré, ce qui l'exempterait de tout déboursé pour le cas où l'autre navire aurait seul reçu toutes les avaries. L'assureur commence par rembourser les avaries du navire assuré, sauf à parfaire jusqu'à concurrence de la moitié des avaries des deux navires, après fixation, ou à exercer son recours contre l'autre navire, s'il a remboursé plus que la moitié. Enfin il attend la fixation du chiffre des avaries essuyées par l'autre navire, si le navire qu'il a assuré n'en a éprouvé aucune.

449. — On peut stipuler une clause que l'assureur restera chargé des fautes et prévarications du capitaine.

Comme cette clause serait une dérogation à la règle, elle doit faire l'objet d'une convention spéciale.

C'est ce que prescrit l'art. 353 du code de commerce.

« L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage connus sous le nom de baraterie du patron, *s'il n'y a convention contraire.* »

450. — On voit que l'armateur peut se garantir de la baraterie de patron, c'est-à-dire d'un fait qui serait imputable à son préposé ou à son agent.

La stipulation de cette clause en faveur de l'armateur, n'a rien d'illicite ou d'immoral; car l'assuré ne s'indemnise pas aux dépens d'autrui, d'une faute qui lui serait personnelle.

Mais une telle clause serait réputée non écrite à l'égard du capitaine qui aurait un intérêt dans le navire.

S'il y avait perte totale du navire, l'armateur serait remboursé intégralement de sa police d'assurance, déduction faite de la part revenant au capitaine.

« On ne peut pas convenir avec quelqu'un, dit Pothier, N° 63, qu'il se chargera des fautes que je commettrai, et c'est le cas d'observer avec Valin, qu'une telle clause serait absurde, illusoire et frauduleuse. »

Enfin, Boulay-Paty, dans ses notes sur Emérigon, s'exprimait ainsi, t. i, p. 571 :

« Si l'assuré commande lui-même le navire, il est difficile de penser que les assureurs seraient responsables à son égard de sa propre baraterie; toutes pertes et dommages provenant du fait de l'assuré ne sont point à la charge des assureurs. » (*Art. 351 du code de commerce.*)

451. — Après le délaissement, les droits et actions de l'assuré passent à l'assureur, qui devient alors le principal intéressé.

452. — En cas de simples avaries, suffit-il que le remboursement soit effectué, pour que l'assureur soit subrogé de plein droit dans les actions de l'assuré? En d'autres termes, la subrogation est-elle légale?

L'assureur n'est placé dans aucune des situations précisées par l'art. 1251 du code Napoléon; il paie une dette personnelle; son obligation dérive du contrat d'assurance; il n'est pas non plus dans les liens d'une obligation commune et identique avec l'assuré, puisqu'il n'est point tenu au remboursement avec ou par l'auteur du dommage.

Pardessus, t. ii, p. 499, trouve qu'il ne serait pas juste de n'accorder aucune action à l'assureur. A ses yeux, il n'y aurait ni subrogation légale, ni subrogation conventionnelle. L'assureur puiserait son droit dans la règle que nul ne peut

se dispenser de réparer le tort qu'il a fait, ni s'enrichir aux dépens d'autrui ; et que celui qui a géré utilement la chose d'autrui, acquiert, même contre les tiers, les actions de celui dont il a fait l'affaire.

Cela est de toute justice, mais rien ne s'oppose à ce que l'assureur, en effectuant son remboursement, se fasse subroger dans tous les droits et actions de l'assuré. C'est à lui de ne pas commettre une omission, ou de ne pas se rendre négligent pour ses intérêts. Et si, contre toute attente, l'assuré se refusait à consentir cette subrogation, l'assureur serait bien fondé à ne point exécuter son obligation vis-à-vis de lui.

453. — Vérifions actuellement dans quel délai l'assuré doit, sous peine de déchéance, réclamer aux assureurs le remboursement des avaries.

La cour de cassation, par un arrêt du 26 juin 1810, a jugé que l'ordonnance de 1681, par la disposition générale de son article 48, titre des assurances, frappait l'action en avaries de la même prescription que l'action en délaissement. (Denevers, 1823, p. 273.)

Au cas de délaissement l'action est formée dans les délais déterminés par l'art. 373 du code de commerce, et qui sont de six mois à deux ans suivant les distances (art. 431). Pour l'action en avaries, comme c'est là une action dérivant de la police d'assurance, elle ne serait prescrite d'après l'art. 432, qu'après cinq ans, à partir de la date du contrat.

454. — Ces dispositions sembleraient peu en harmonie avec les art. 435 et 436 du même code, qui exigeraient que la demande en justice fût formée contre les *assureurs* eux-mêmes dans le mois de la protestation, sous peine d'une autre prescription qui serait presque toujours acquise avant l'expiration des délais fixés par l'art. 432 ; d'où l'on pourrait conclure qu'il y aurait une double prescription, ce qui ne se concevrait pas, ou que l'art. 432 res-

terait toujours sans application, ou qu'enfin ce serait une contradiction dans la loi.

Ces textes sont faciles à concilier surtout en matière d'abordage. En déterminant l'époque où la prescription est acquise contre la réclamation d'un assuré, on a pu s'occuper de ce qui devait se passer avant, et entourer la demande en justice qui est suivie contre l'auteur du sinistre d'une formalité dont l'inaccomplissement constituerait une déchéance ; aussi cette déchéance qui n'est autre chose qu'une prescription, est-elle placée sous la rubrique des fins de non-recevoir et non au titre des prescriptions, comme l'art. 432.

Ceci se comprendra par une simple démonstration. Après l'abordage toute action est non-recevable envers celui qui est en faute, lorsque les formalités de protestation et de demande en justice n'ont pas été régulièrement remplies. Elle le serait encore vis-à-vis des assureurs parce que celui qui avait cette action, ne l'ayant pas suivie contre l'auteur du sinistre, n'aurait point, par sa faute ou sa négligence, mis les assureurs en mesure d'exercer leur recours. La conséquence forcée d'une pareille faute, sera d'entraîner la perte de l'action que l'assuré avait contre ceux qui étaient obligés directement ou indirectement à la réparation du sinistre.

Mais si les formalités des art. 435 et 436 ont été remplies, il ne peut plus être question de cette prescription, qui ne serait acquise que dans un seul cas. L'action de l'assuré ne peut plus être atteinte que par la prescription de l'art. 432; ainsi, l'assuré se retournera vers ses assureurs malgré l'expiration des délais de l'art. 436, pourvu que ce soit dans le temps réglé par l'art. 432.

On opposera l'arrêt de la cour de cassation, du 27 novembre 1823, que nous avons rapporté au N° 194. Ses termes sont de nature à donner quelque consistance à une

objection. Car, il est positivement déclaré que, d'après l'art. 436, c'est contre les *assureurs* que la demande en justice doit être formée dans le mois de la protestation.

Dans l'espèce soumise à la cour de cassation, il s'agissait d'avaries causées aux marchandises autrement que par abordage. La cour n'a-t-elle pas cru, qu'en présence du premier paragraphe de l'art. 435, qui mentionne les assureurs, elle ne pouvait juger autrement? Il ne faudrait pas, tout en approuvant cette décision, en induire que la cour eût rendu le même arrêt dans les cas prévus par les autres paragraphes du même article.

Cette décision s'expliquerait d'une autre manière : contre qui, dans l'espèce, les formalités de l'art. 436, auraient-elles été accomplies, si ce n'est contre les assureurs, seuls contradicteurs, en ajoutant au mois un autre délai calculé pour les distances, à moins que ce ne soit, comme dans l'abordage, contre le capitaine représentant les assureurs absents. Qui nous dira ce que la cour eût jugé, si le réceptionnaire des marchandises avariées, au lieu de présenter une requête en nomination d'experts, ce qui n'était véritablement pas une demande en justice, eut assigné le capitaine comme représentant les assureurs et fait constater contradictoirement les avaries dans les délais de l'art. 436.

455. — L'ordonnance de 1681 faisait courir la prescription pour la demande en délaissement, comme pour la demande en avaries, à compter du jour de la nouvelle du sinistre.

Si cette disposition a été conservée pour la demande en délaissement (art. 373), il a été introduit un droit nouveau pour l'action en avaries. La prescription commence à courir non plus du jour de la nouvelle du sinistre ou du jour de la constatation des avaries, mais à compter de la date du contrat. (*Art 432.*)

CHAPITRE XIX.

Notice sur les Tribunaux et la Législation relative à l'Abordage, dans les principales Nations maritimes (1).

456. — La plupart des navigateurs, en éprouvant des avaries dans les ports étrangers, sont plus disposés à se présenter devant les tribunaux de la localité, que de réserver leur action pour la soumettre aux tribunaux de leur nation.

Aussi, notre travail ne sera-t-il complet, qu'en donnant une indication sommaire des codes, règlements, édits ou ordonnances qu'il faut consulter dans chaque pays, ainsi que des tribunaux auxquels on doit s'adresser.

Amérique du Sud. — Loi en vigueur, ordonnance de Bilbao.

Aucun délai n'est fixé pour la demande en justice qui se porte aux tribunaux du pays.

D'après l'ordonnance de Bilbao, ou le dommage est payé par celui qui est en faute, ou il est supporté par égale portion entre les deux navires dans les autres cas.

---

(1) Nous recommandons aux capitaines les ouvrages de MM. Antoine DE SAINT-JOSEPH et Victor FOUCHER.

Autriche. — L'édit de Marie-Thérèse, du 25 avril 1774, est appliqué; en cas de silence, on se reporte à notre ordonnance de 1681.

Dans les ports de la mer Adriatique, des tribunaux de commerce connaissent des affaires maritimes.

Belgique. — Depuis 1814, même législation et même organisation judiciaire qu'en France.

Brésil. — Cet empire n'a point de code commercial et maritime.

Les tribunaux décident suivant l'équité, en s'appuyant sur les usages ou les lois des autres nations.

Chine. — Nos consuls ont une juridiction pleine et entière avec exclusion de l'intervention des autorités territoriales, d'après un traité du 24 septembre 1844.

Art. 28. Les Français qui se trouveront dans les cinq ports, dépendront également, pour toutes les difficultés ou les contestations qui pourraient s'élever entre eux, de la juridiction française.

Danemarck. — Dans les contestations maritimes, on suit les dispositions du code de 1683, nommé code de Christian V.

La demande en justice n'est soumise à aucune formalité.

Les assignations sont données de jour à jour, et le jugement est exécutoire trois jours après qu'il a été rendu.

A *Copenhague*, il y a un tribunal pour les affaires de navigation ; une des chambres forme la cour des étrangers.

Deux-Siciles. — Un code de commerce a été promulgué le 26 mars 1819, dont les articles 415, 427 et 428 sont conformes aux art. 407, 435 et 436 de notre code.

Espagne. — On ne se présente devant les tribunaux de commerce, qu'après avoir comparu devant un juge conciliateur. (*Art. 1205.*)

Code de commerce, promulgué le 30 mai 1829.

Loi de procédure du 24 juillet 1830.

Etats-Romains. — Napoléon avait publié un code de commerce, qui avait été supprimé en 1814, mais il a été rétabli en 1821 par le pape, sous le titre de *Règlement Provisoire du Commerce.*

Etats-Unis. — C'est à la cour fédérale ou de circuit que toute action en réparation des avaries doit être portée.

D'après M. Antoine DE SAINT-JOSEPH, les tribunaux jugent d'après quatre éléments bien définis :

1° La loi non écrite ou coutumière;

2° Les statuts de chaque État;

3° Les actes législatifs du congrès;

4° Les arrêts des cours d'Angleterre et les traités de jurisprudence anglaise, que les légistes peuvent invoquer comme raison écrite.

Grande-Bretagne. — Les contestations pour abordage sont portées, à Londres, à la cour de l'amirauté.

Dans les colonies anglaises, aux tribunaux de vice-amirauté.

La juridiction de l'amirauté embrasse les causes civiles et criminelles — statuts XIII, Richard II, chap. V.

La cour de l'amirauté juge d'après le droit civil, mais celui-ci n'en fait pourtant pas la base; elle adopte et emploie également d'autres lois dans l'occasion, telles que la loi de Rhodes et la loi d'Oléron. (BLACKSTONE, *t. 4, p. 175.*)

Cette cour ne tient ses séances que tous les six mois, inconvénient très-grave dans les causes maritimes, qui exigent une prompte expédition; on y remédie en donnant à des arbitres le caractère de juges.

L'étranger est admis à exposer ses griefs devant la cour de l'amirauté, qu'il s'agisse d'un débat entre étrangers ou d'une cause intéressant un étranger et un indigène.

Les jugements de l'amirauté sont portés à la haute cour de la chancellerie.

Ceux des vice-amirautés à la cour de l'amirauté séant à Londres.

Grèce. — Code de commerce promulgué le 1er mai 1835.

Les dispositions relatives à l'abordage sont conformes à celles du code français.

Même organisation judiciaire qu'en France.

Haïti. — Code de commerce en vigueur depuis le 1er juillet 1827.

Les articles de ce code ne sont qu'une répétition du nôtre.

Même organisation judiciaire qu'en France.

Hambourg. — Règlement sur les avaries du 1er septembre 1731.

Tribunaux de commerce, établis par un règlement du 15 décembre 1815.

L'appel des jugements de commerce est recevable lorsque la demande excède 500 marcs banco (le marc banco vaut 1 franc 88 cent.).

C'est dans les dix jours du jugement que la signification de l'appel doit être faite.

Hollande. — Il n'y a pas de tribunaux de commerce; la justice s'exerce par le juge de canton, les tribunaux d'arrondissement, les cours de justice provinciale et la haute cour.

Les actions sont portées, suivant l'importance de l'affaire, ou devant le juge du canton ou devant les tribunaux d'arrondissement.

Au moyen du consentement donné par les parties, elles peuvent être jugées en dernier ressort.

Dans les causes commerciales (l'action provenant de l'abordage est classée comme telle, art. 5 du code de com-

merce), la preuve testimoniale est admise quelque soit, dit l'art. 1er, la nature ou la valeur de l'objet.

Iles-Ioniennes. — Notre code de commerce, qui a été introduit aux Iles-Ioniennes, n'a pas subi de changement dans les art. 407, 435 et 436.

Lombardo-Vénitien (royaume.) — Les dispositions des art. 407, 435 et 436 ont été conservées dans le code de commerce.

C'est devant le tribunal de Venise que se portent toutes les affaires maritimes.

A Trieste, on applique l'édit de Marie-Thérèse de 1774.

Lubeck. — Les causes maritimes sont portées devant la juridiction civile.

Malte. — On suit l'ordonnance de 1681.

La juridiction civile peut connaître des dommages résultant de l'abordage jusqu'à concurrence de cent cinquante écus.

Au-delà de cette somme, la connaissance en revient à la cour de commerce.

Maroc. — La juridiction des consuls est reconnue par les traités des 24 septembre 1631, 29 janvier 1682, et 28 mai 1767.

On voit dans ce dernier traité, art. 11 :

« L'empereur de France peut établir, dans l'empire de Maroc, la quantité de consuls qu'il voudra, pour y représenter sa personne dans les ports dudit empire, y assister les négociants, les capitaines et matelots en tout ce qu'ils pourront avoir besoin, entendre leurs différends et décider des cas qui pourront survenir entre eux, sans qu'aucun gouverneur des places où ils se trouveront puisse les empêcher. »

Ce traité a été confirmé par ceux du 17 mai 1824, des 28 et 31 mai 1825.

Lorsque la contestation existe entre un regnicole et un français, elle est portée auprès de l'empereur, d'après le

traité du 28 mai 1767, confirmé le 17 mai 1824 et les 28 et 31 mai 1825.

« S'il arrive quelque différend entre un maure et un français, l'empereur en décidera ou bien celui qui le représente dans la ville où l'accident sera arrivé, sans que le cadi ou le juge ordinaire puisse en prendre connaissance. »

Le consul sera présent.

Mascate. —Les autorités relevant de son Altesse le sultan de Mascate n'interviendront pas dans les contestations entre français ou entre des français et des sujets d'autres nations chrétiennes. (*Art. 6 du traité avec l'iman de Mascate, du 17 novembre 1844.*)

Mexique. — *Vide.* Amérique du Sud.

Norwège. — Même législation qu'en Danemarck, code de Chrétien V, promulgué en 1687.

Parme, Plaisance et Guastalla. — Notre code n'a subi aucune modification.

Perse. — La juridiction du consul est établie par les traités de septembre 1708 (art. 16), 15 août 1715 (art. 3) et janvier 1808 (art. 11.)

En ce moment la France n'a qu'un agent consulaire à Bouschir.

« Si quelqu'un avait un procès avec quelque français, le demandeur fera requête au juge du lieu, ledit juge appellera l'interprète du consul et l'enverra au consul pour qu'il termine le différend, et si le consul se trouvait occupé à quelqu'affaire, ou si son interprète était absent en sorte que dans ce moment il ne pût vaquer à cette affaire, il lui sera donné autant de temps que faire se pourra pour finir son affaire, mais il donnera un écrit afin que quand le délai qui lui aura été donné sera expiré, s'il ne termine pas le procès, le juge en agisse comme de raison. » (*Art. 24 du traité de septembre 1708.*)

Portugal. — Code de commerce promulgué le 18 septembre 1833.

Le jury est institué devant les tribunaux de commerce. (*Art. 1006.*)

Dans les villes où il n'y a pas de tribunaux de commerce. les causes maritimes sont portées devant les tribunaux civils, où elles ne viennent toutefois qu'après le préliminaire de conciliation. (*Art. 1032.*)

Même disposition que celle de l'art. 407; seulement en cas d'abordage douteux, la part afférente à chaque navire dans la masse des avaries est considérée comme grosse avarie et répartie entre le navire et le chargement. (*Art. 1570.*)

La preuve testimoniale n'est admise en matière commerciale que s'il y a preuve par écrit. (*Art. 958.*)

En matière d'abordage, le commencement de preuve par écrit résulte du livre de navigation sur lequel tout capitaine doit inscrire les événements de mer. (*Art. 1377.*)

Prusse. — Le code général pour les États prussiens, rédigé sous la direction de M. Carmer, grand chancelier, et par les ordres du grand Frédéric, fut adopté en 1791, promulgué avec quelques additions par lettres patentes de Frédéric-Guillaume, en date du 5 février 1794; il a eu force de loi à partir du 1er juin 1794.

Russie. — Ukase du 31 janvier 1826.

Après bien des efforts tentés par les souverains de la Russie, Nicolas a eu la gloire de doter son pays d'un code général.

La partie commerciale y est traitée avec des développements tirés des usages ou des statuts de l'empire, et de l'ordonnance de 1681.

Des tribunaux de commerce ont été créés et qui ont, entre autres attributions, celle de statuer sur les avaries. (*Art. 956.*)

Leur compétence est déterminée par le lieu où se trouve le navire. *(Art. 1071.)*

Des avocats sont attachés auprès de ces tribunaux (art. 951); les parties n'ont pas le choix de leurs mandataires; elles plaident en personne ou avec l'assistance d'un avocat. *(Art. 950.)*

L'instance engagée, aucune des parties ne peut s'éloigner de la ville, à moins qu'elle ne donne caution ou ne présente un fondé de pouvoirs. *(Art. 1098.)*

On admet comme preuves, l'aveu personnel, les écrits, les témoins, le serment. *(Art. 1133.)*

L'affaire est portée à l'audience trois jours après l'assignation donnée par un huissier assermenté. *(Art. 1077.)*

Dans les cas d'urgence, les parties peuvent comparaître d'heure à heure. *(Art. 1084.)*

La procédure est verbale ou écrite.

Les affaires sont ordinairement traitées verbalement, à moins que le tribunal ne juge utile la procédure écrite, ou bien que l'une des parties intéressées ne la demande.

Sardaigne. — Code de commerce, exécutoire du 1er juillet 1843.

Art. 437. Conforme à notre article 407.

Art. 465 et 466. Conformes aux art. 435 et 436 de notre code.

Même organisation judiciaire qu'en France.

Suède. — La juridiction compétente est la cour municipale.

Chaque partie présente sa défense en personne; elle peut néanmoins se faire représenter par un mandataire. Il n'y a point de fonctionnaires publics précisément installés pour cela.

Les affaires sont instruites par écrit.

C'est dans le code de la marine de 1667 qu'on trouve les règles de l'abordage.

Toscane. — Le code de commerce a été calqué sur le nôtre.

C'est à Livourne, devant le bureau de la marine, que se jugent toutes les causes maritimes.

Florence est la seule ville qui ait conservé un tribunal de commerce.

Tripoli. — Contestation entre deux français :

« Aura, ledit consul, la prééminence sur les autres consuls et tout pouvoir et juridiction dans les différends qui pourront naître entre les Français, sans que les juges de ladite ville en puissent prendre aucune connaissance. » *(Art. 18 de la capitulation du 29 juin 1685.)*

Cet article a été répété dans le traité de 1693, celui de 1720, celui de 1729, celui du 19 juin 1801; enfin dans celui du 11 août 1830.

Contestation entre un français et un maure :

« S'il arrive un différend entre un français et un turc ou un maure; ils ne pourront être jugés par les juges ordinaires, mais par les consuls desdits dey, bey, divan et milice de ladite ville et royaume, en présence du consul, ou par le commandant dans les ports où lesdits différends arriveront. » *(Art. 20 du traité du 29 juin 1685. — Art. 8 du 11 août 1830.)*

Tunis. — Dans l'art. 23 du traité du 25 novembre 1665, on stipule le privilége du consul français :

« Pour ce qui regardera les différends que les sujets de sa majesté très-chrétienne, auront entre eux en leur particulier ou avec ceux de toute autre nation, qui négociera sous la protection du consul des Français, ils ne seront tenus de les décider par devant autre que ledit consul auquel seul en appartiendra la connaissance. »

Le privilége du consul a été renouvelé dans les traités subséquents du 28 juin 1672, des 15 novembre 1824 et 31 juillet 1825. *(Art. 1.)*

« En cas de contestation entre un français et un sujet tunisien, pour affaires du commerce, il sera nommé, par le consul général de France, des négociants français et un nombre égal de négociants du pays, qui seront choisis par l'anim ou toute autre autorité désignée par son excellence le dey; si le demandeur est sujet tunisien, il aura droit de demander au consul général d'être jugé de cette manière, et si la commission ne peut terminer la contestation pour cause de dissidence ou de partage égal des opinions, l'affaire sera portée devant son excellence le dey pour être prononcée par lui, d'accord avec le consul général de France, conformément à la justice. » *(Art. 14 du traité des 15 novembre 1824 et 31 juillet 1825.)*

Turquie. — C'est dans la capitulation du mois d'octobre 1560, que se trouve écrit, le pouvoir des consuls. *(Art. 12.)*

« Si lesdits Français ont débat ou différend l'un avec l'autre, leurs ambassadeurs et consuls, selon leur conscience, décideront lesdits différends sans que nul n'ait à les empêcher. »

Leur privilége a été renouvelé dans les capitulations du 6 juillet 1581 (art. 17), du 20 mai 1604 (art. 35), du 5 juin 1673 (art. 37); de 1740 et dans la transaction entre Napoléon et Selim III, en 1802.

Lorsqu'un débat s'élève entre un français et un musulman, le juge du pays est saisi, mais il ne juge qu'en présence du consul français, suivant les prescriptions de l'art. 26 du traité de 1740.

« Si quelqu'un avait un différend avec un marchand français et qu'ils se portassent chez le cadi, ce juge n'écou-

tera point leur procès si le drogman français ne se trouve présent ; et si cet interprète est occupé pour lors à quelque affaire pressante, on différera jusqu'à ce qu'il vienne, mais aussi les français s'empresseront de le représenter sans abuser du prétexte de l'absence de leur drogman....... »

Nous ajouterons que depuis quelques années, le grand seigneur a institué des tribunaux mixtes chargés de statuer sur les débats commerciaux entre ses sujets et les étrangers, notamment, à Constantinople, Beyrout, Alexandrie et Smyrne.

Voici, sur ce point, ce que nous apprennent MM. Declercq et Vallat :

Les membres qui font partie de ces tribunaux, sont des fonctionnaires ottomans et des négociants étrangers désignés par les diverses légations des puissances étrangères.

D'après un *memorandum* de la Porte, en date du 10 avril 1849, celui qui est engagé dans un procès est tenu de choisir ses arbitres parmi les notables en exercice, en présence du drogman du consulat dont il relève, et cela quelle que soit la protection consulaire qui le couvre.

Les causes inscrites sont appelées dans l'ordre où elles sont portées au tableau ; chacun peut se défendre en personne ou par un fondé de pouvoirs.

Les décisions sont en dernier ressort.

Valachie. — Code de commerce, exécutoire depuis le 1er janvier 1841.

Mêmes législation et organisation judiciaire qu'en France.

FIN.

TABLE.

NOTA. — Les chiffres indiquent les numéros et non les pages.

26

FIN DE LA TABLE.

Nantes, Imprimerie de VINCENT FOREST, place du Commerce.



